IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 93)**

z dnia 23 marca 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 93)

23 marca 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji finansowej i planów rozwoju stoczni zależnych od Skarbu Państwa w oparciu o wyniki finansowe za 2021 rok oraz polityki kadrowej w tych stoczniach.

W posiedzeniu udział wzięli: **Izabela Antos** podsekretarz stanu, zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, **Jan Kanthak** sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych, **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Rafał Szetelnicki** radca w Departamencie Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów, **Paweł Zambrzycki** p. o. wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Mateusz Berger** wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Hatalski** prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego sp. z o.o., **Monika Kozakiewicz** wiceprezes, p.o. prezes zarządu Stoczni Remontowej „Nauta" SA, **Paweł Lulewicz** prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna sp. z o.o., **Marek Opowicz** prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" sp. z o.o., **Artur Trzeciakowski** dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" SA, **Andrzej Wróblewski** dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej, **Maria Skubniewska** prezes zarządu Funduszu Rozwoju Spółek S.A., **Hanna Szeska-Grudzińska** dyrektor Departamentu Polityki Finansowej Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA wraz ze współpracownikami, **Marcin Mróz** przewodniczący rady nadzorczej Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, przewodniczący Rady Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych województwa zachodniopomorskiego, **Adam Liszczewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A., **Łukasz Piekarski** przewodniczący Międzyzakładowego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Gdańskiej Stoczni „Remontowa", **Marian Jeziorski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Stocznia Remontowa „Nauta" SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam panie posłanki, panów posłów. Witam panią minister Izabelę Antos. Witam pana ministra Jana Kanthaka. Witam pana ministra Grzegorza Witkowskiego oraz wszystkich pozostałych zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przystępujemy do sprawdzenia kworum. Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat sytuacji finansowej i planów rozwoju stoczni zależnych od Skarbu Państwa w oparciu o wyniki finansowe za 2021 rok oraz polityki kadrowej w tych stoczniach. W scenariuszu mam napisane, że jako pierwszego proszę o zabranie głosu pana ministra Witkowskiego.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo ministrowie, państwo posłowie, mam zaszczyt przedstawić informację dotyczącą sytuacji finansowej w dwóch podległych pod Ministerstwo Infrastruktury stoczniach, w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” oraz Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”. Obie zlokalizowane są w Szczecinie. W ramach informacji wprawdzie dla wszystkich w większości znanych, ale gwoli przypomnienia, Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” świadczy usługi w zakresie remontów, przebudów oraz budów nowych jednostek, wykonuje remonty awaryjne statków wszelkich typów i różnej wielkości, od statków handlowych, promów pasażerskich, specjalistycznych jednostek wielozadaniowych po jednostki wojskowe.

Najważniejszą informacją, jaką możemy dzisiaj podać na podstawie sprawozdań finansowych, są wyniki finansowe, które wprawdzie są na stabilnym poziomie, ale z roku na rok jednak obserwujemy pewną tendencję wzrostową. W związku z procesem restrukturyzacji, modernizacji, w związku z procesem konsolidacji perspektywy są z miesiąca na miesiąc coraz lepsze. Mówię, że są, chociaż powinienem powiedzieć – w toku dalszych dyskusji będzie to szczegółowo opowiedziane – że byłyby lepsze, gdyby nie rosnące ceny stali, zawirowania na rynku międzynarodowym, ale to wszyscy wiemy. I tak za 2020 rok wynik był ujemny, wynosił minus 23 mln zł. Rozmawialiśmy na ten temat pół roku temu na posiedzeniu Komisji. Wyniki za 2021 rok niedługo będą oficjalne, ale już na podstawie wstępnych wyników możemy powiedzieć, że będzie to na plusie niecałe 24 mln zł.

Zgodnie z założeniami zawartymi w planie modernizacji stoczni na lata 2020-2030, działalność operacyjna świnoujskiego zakładu „Gryfii” została wygaszona z końcem 2020 roku. Od ubiegłego roku stocznia prowadziła działalność w jednej lokalizacji w Szczecinie. Na wyniki spółki w ostatnich latach istotny wpływ miały rosnące koszty związane z realizacją projektów długoterminowych, jak ORP Lublin czy budowa czterech lodołamaczy dla Wód Polskich. Główną przyczyną generowania od dwóch lat wyższych kosztów w jednej i w drugiej stoczni były uwarunkowania gospodarcze wywołane pandemią COVID-19. Wyniki spółki w latach 2020-2021 obciążały również koszty ponoszone w związku z likwidacją i utrzymaniem nieruchomości w Świnoujściu.

Pod koniec 2021 roku udało nam się w porozumieniu z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście sfinalizować transakcję sprzedaży nieruchomości likwidowanego zakładu w Świnoujściu. A więc wszystko zostało w kieszeni Skarbu Państwa, w skarbonce o nazwie Skarb Państwa. Chociaż były takie zakusy, nie ma żadnej mowy o tym, że pozbyliśmy się jako państwo terenów i infrastruktury po Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” oddział w Świnoujściu. Przychód z tej transakcji ma umożliwić przeprowadzenie kluczowych inwestycji dla stoczni o charakterze rozwojowym i inwestycyjnym, w tym utworzenie dodatkowego nabrzeża w Szczecinie oraz pozyskanie nowego doku pływającego o nośności 27 tys. ton.

Zgodnie z planem modernizacji we wrześniu 2021 roku podpisano kontrakt na budowę doku. Stocznia Szczecińska „Wulkan” będąca vis à vis naszej stoczni remontowej rozpoczęła cięcie stali. Podpisano umowę leasingu na finansowanie nowego doku. Jak wszyscy wiemy i co też tłumaczyłem pół roku temu, państwo pamiętajcie, kompleksowy montaż finansowy, dający szansę na powodzenie całego projektu, to gros czasu, gros trudności i rozmów z różnymi podmiotami, partnerami.

Relokowano ze Świnoujścia i posadowiono w zakładzie w Szczecinie dok nr 7, wykonano podczyszczenie głębi dokowej przy doku nr 5, zakończono proces przenoszenia majątku produkcyjnego przeznaczonego do wykorzystania w Szczecinie, zakończono prace projektowe dotyczące wykonania usługi opracowania dokumentacji projektowej „Modernizacja infrastruktury na potrzeby posadowienia nowego doku przy nabrzeżu gdyńskim w Szczecinie” i we współpracy z firmą EKO-INWEST rozpoczęto procedurę wyboru wykonawcy robót budowlanych.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o zagadnienie handlowe Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”, plan sprzedaży w segmencie remontów statków zrealizowano w 102%. To też świadczy o tym, że rynek remontów jest bardzo duży. Potwierdza to to, co przewidywaliśmy, że rozpocznie się wielki boom na rynku remontów, a Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” w Szczecinie jest dedykowana dużym statkom handlowym, ale

też polskim armatorom, dedykowana do tego typu zadań. Przekazano armatorowi, czyli Wodom Polskim w Gdańsku cztery lodołamacze zamykając tym samym realizację kontraktu. Jesteśmy z nich bardzo dumni, ponieważ bezpieczeństwo przeciwpowodziowe na dolnej Wiśle w znacznym stopniu zostało poprawione. Najstarszy lodołamacz na dolnej Wiśle jest moim równolatkiem, ma czterdzieści lat. Mamy nowe lodołamacze, załogi są bezpieczne i gotowe, na szczęście w tym roku już nie będzie takiej sytuacji, jaka była rok temu, ale jesteśmy gotowi.

Przekazano norweskiemu armatorowi jeden z pierwszych na świecie statków towarowych z napędem hybrydowym. Wykonano trzy remonty statków do przewozu LPG. Wykonano remonty sześciu gazowców oraz przebudowę pogłębiarki dla armatora holenderskiego. Wykonano instalację do oczyszczania wód balastowych oraz na trzech jednostkach wykonano modernizację w zakresie instalacji nowych sterów strumieniowych. Jesteśmy akurat z tych remontów o tyle dumni, że obecnie i w najbliższym czasie stery strumieniowe czy oczyszczanie wód balastowych to będą główne zajęcia prowadzone w stoczniach remontowych na całym świecie. A więc im więcej kompetencji, im więcej klientów zadowolonych z usług świadczonych na terenie Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia", tym lepiej.

Drugim punktem, panie przewodniczący, jest polityka kadrowa. Rozumiem, że od razu mam wyjaśnić temat zatrudnienia w „Gryfii". W 2018 roku było tam zatrudnionych 678 osób, w 2020 było ich 633. W 2021 roku mieliśmy istotny spadek osób zatrudnionych do 440 osób. Ma to związek właśnie z likwidacją zakładu w Świnoujściu. Część osób postanowiła przejść do zakładu w Szczecinie, inne osoby zdecydowały się na osobisty rozwój swojej kariery. Stocznia w 2022 roku planuje zwiększyć zatrudnienie na stanowiskach robotniczych i nierobotniczych w zależności od potrzeb rozwojowych. W celu zrekrutowania nowych pracowników – zaczynamy się już borykać z tym problemem – prowadzimy działania polegające na wdrożeniu programu poleceń pracowniczych, kontynuacji współpracy z uczelniami wyższymi oraz poszerzeniu takiej współpracy o szkoły zawodowe i technika o profilu zawodowym, dialogu z agencjami pracy specjalizującymi się w zatrudnianiu obcokrajowców, ponieważ w ostatnim miesiącu, a nawet dwóch miesiącach, ten proces raczej się nie poprawi. W najbliższych tygodniach będzie duży odpływ pracowników obywateli Ukrainy z naszych stoczni. Nasze działania polegają na zamiarze prowadzenia rekrutacji za pomocą dedykowanych dla obcokrajowców portali ogłoszeniowych. To tyle, jeżeli chodzi o Morską Stocznię Remontową „Gryfia".

Teraz dwa zdania na temat Stoczni Szczecińskiej „Wulkan". Stocznia Szczecińska „Wulkan" prowadzi działalność usługową w zakresie wynajmu nieruchomości i infrastruktury stoczniowej, zarządzania budowami statków i jednostek pływających oraz świadczy specjalistyczne usługi dla partnerów stoczniowych. W 2021 roku główna działalność Stoczni Szczecińskiej „Wulkan", w zgodzie z polityką właściciela, czyli Skarbu Państwa, w głównym stopniu była skoncentrowana na realizacji kontraktu na budowę doku pływającego o nośności do 27 tys. ton na potrzeby stoczni „Gryfia". Rozbudowa organizacji spółki, w tym zatrudnienia, rewitalizacja infrastruktury postępowały wraz z przygotowaniem stoczni do produkcji stoczniowej. Przychody z tytułu produkcji okrętowej, co też jest w przeważającej części związane z budową doku, wzrosły w skali rok do roku w 2021 r. w stosunku do roku 2020 o 26%. Prognozowany wynik finansowy spółki za rok 2021 uwzględnia wzrost cen stali oraz innych kosztów materiałów i usług stoczniowych, a także utworzenie rezerw finansowych. Szanowni państwo, przychody netto ze sprzedaży w 2020 roku wynosiły 42,6 mln zł, natomiast w roku 2021 planujemy je w wysokości niecałych 50 mln. Jest to wzrost o jakieś 17 mln zł w zakresie przychodów ze sprzedaży.

Drugim istotnym elementem wpływającym na prognozowany wynik finansowy za ubiegły rok obrotowy było tymczasowo obniżenie wpływów z najmu powierzchni stoczniowych z uwagi na konieczność pozyskania tych obszarów dla rozpoczęciu budowy doku, a także wzrost kosztów wynagrodzeń przede wszystkim robotniczych. Już nie będę jak mantry powtarzał spraw związanych z covidem. Duża część wynajmujących tereny Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" zawiesiła, nie wycofała, ale zawiesiła swoją działalność. Z tego tytułu w porozumieniu z zarządem Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" nie wszystkie

kontrakty były w 100% realizowane, ale podobnie jak na całym rynku my też jako zarząd jednej i drugiej stoczni musieliśmy być elastyczni, żeby nie stracić docelowo podnajemców i pracujących tam pracowników.

Zagadnienia operacyjne. Szanowni państwo, do najważniejszych zadań zrealizowanych w 2021 roku należy finalizacja zakupu linii do cięcia profili MULTIPROFILER oraz przyjęcie w listopadzie 2021 roku do używania linii automatycznego spawania. Inwestycje spółki w nowoczesny sprzęt do spawania i cięcia związane są z dążeniem do doskonalenia procesów produkcyjnych.

Bardzo ważna jest współpraca międzynarodowa z otoczeniem klasyfikatorów. Bez ich uznania nic, co zostanie wyprodukowane w stoczni, nie będzie miało prawa pracować. Towarzystwo TUV Thuringen potwierdziło certyfikację według odpowiedniej normy w zakresie wykonania stalowych konstrukcji budowlanych. Towarzystwo DNV potwierdziło certyfikację dla budowy jednostek pływających i konstrukcji offshore z ważnością do grudnia 2024 roku. Polski Rejestr Statków uznał stosowane procesy spawalnicze do budowy kadłubów i doków pływających na zgodność z przepisami klasyfikacyjnymi. Certyfikat jest ważny do marca przyszłego roku. We wrześniu 2021 roku odbył się audyt certyfikujący różnych norm ISO również pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków w zakresie budowy, modernizacji jednostek pływających. W sprawie zagadnień handlowych, może jak będą pytania, oddam głos panu prezesowi.

Zagadnienia kadrowe dotyczące zatrudnienia w Stoczni Szczecińskiej „Wulkan". W 2018 roku było to 119 osób, rok później 129 osób, w 2020 roku 128 osób, a więc stabilnie. W 2021 roku było 148 osób zatrudnionych w Stoczni Szczecińskiej „Wulkan". W 2022 roku przewidujemy, że wszystko będzie zależało od postępu budowy doku oraz innych bieżących potrzeb spółki. To tyle z mojej strony, panie przewodniczący. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana ministra Jana Kanthaka o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Jan Kanthak:

Panie przewodniczący, panowie wiceprzewodniczący, Wysoka Komisjo, Ministerstwo Aktywów Państwowych nie wykonuje praw z akcji w stosunku do żadnej ze stoczni, natomiast wykonuje prawa z akcji w stosunku do Polskiej Grupy Zbrojeniowej, która jest zaangażowana w tematykę stoczniową. Tutaj są dwa podmioty, a mianowicie PGZ Stocznia Wojenna spółka z o. o. i Stocznia Remontowa „Nauta" SA. Sytuacja w PGZ Stoczni Wojennej, szanowni państwo, rzeczywiście nie jest wyjątkowo łatwa, wygodna i przynosząca same dobre wyniki finansowe. Spójrzmy prawdzie w oczy. Problemy finansowe wynikają z zasad realizacji projektów, zwiększenia zdolności produkcyjnych i remontowych Polskiej Grupy Zbrojeniowej oraz spółek zależnych w celu utrzymania potencjału krajowego przemysłu obronnego w zakresie realizacji zadań Modernizacji Technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, co przekłada się na ograniczenia dotyczące działalności na rynkach cywilnych, uzależnienia od zamówień związanych z projektami wojskowymi, kontynuowania zobowiązań kontraktowych Stoczni Marynarki Wojennej SA. w upadłości likwidacyjnej, wysokich kosztów stałych wynikających ze skali i jakości majątku produkcyjnego i brak zdolności kredytowej.

Są pewne jaskółki, które zwiastują, że sytuacja ulegnie poprawie. Jest to związane z potencjałem realizowanych w przyszłości kontraktów na Mieczniki, Orkany i Trałowce. Tak więc sytuacja powinna się stopniowo poprawiać, tym niemniej należy mieć na uwadze, że przyszłe kontrakty nie przełożą się w 100% na poprawę sytuacji finansowej. Istniejąca luka w portfelu zamówień spółki pomiędzy aktualnie realizowanymi projektami, które zakończą się w najbliższym czasie, a tymi, które zamierza realizować w przyszłości, dodatkowo wpływa na poważne problemy z utrzymaniem płynności. Tym samym należy mieć na względzie konieczność doraźnego dofinansowania bieżącej działalności spółki do momentu uzyskania przychodów z przyszłych kontraktów.

Jeżeli chodzi o Stocznię Remontową „Nauta", tutaj problemy wynikają ze strat z tytułu prowadzonej działalności w segmencie nowych budów cywilnych, kosztów związanych z przechyłem doku nr 1 wraz ze statkiem HORDAFOR V, kar umownych i upu-

stów z tytułu opóźnień w realizacji kontraktów realizowanych na rzecz Ministerstwa Obrony Narodowej, strat z tytułu wykorzystania gwarancji należytego wykonania przez klientów stoczni. W związku z trudną sytuacją Stoczni Remontowej „Nauta" na wniosek spółki podjęto działania, które skutkowały otworzeniem przez Sąd Rejonowy Gdańsk Północ przyspieszonego postępowania układowego. W ramach procesu restrukturyzacyjnego został opracowany plan restrukturyzacji. Plan ma na celu dokonanie optymalizacji kosztowej, modernizację infrastruktury stoczniowej, odbudowę kapitału własnego, trwałe uzyskania rentowności. Najważniejsze zadania w ramach procesu restrukturyzacyjnego Stoczni Remontowej „Nauta" w ciągu najbliższych lat to trwałe odzyskanie rentowności na działalności operacyjnej, uzyskanie docelowego poziomu etatyzacji, której efektem będzie stworzenie wyspecjalizowanej kadry o wysokich kompetencjach, kontynuacja działań w zakresie restrukturyzacji organizacyjnej i optymalizacji kosztowej, wdrożenie systemu informatycznego klasy ERP, uzyskanie finansowania zewnętrznego w formie pomocy publicznej na restrukturyzację.

W ramach wspomnianego przeze mnie już realizowanego procesu restrukturyzacyjnego zrealizowano następujące działania: koncentracja działalności na remontach komercyjnych jednostek pływających uzupełniona o modernizację i przebudowę statków cywilnych – stocznia zakończyła działalność w segmencie nowych budów – koncentracja działalności w jednej lokalizacji, to jest na terenie przy ul. Czechosłowackiej w Gdyni oraz redukcja zatrudnienia w celu dostosowania jego poziomu do nowego modelu biznesowego. To tak na wstępie. W przypadku bardziej szczegółowych pytań poproszę o zabranie głosu pana prezesa PGZ Stoczni Wojennej albo panią prezes „Nauty".

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Pani minister Izabela Antos. Bardzo proszę o informację. Nie ma pani minister? Pani minister jest zdalnie. Już chyba słychać.

Podsekretarz stanu, zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Izabela Antos:

Tak, teraz powinno być słychać.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu, zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Izabela Antos:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni panowie ministrowie, szanowni państwo, przedstawię syntetycznie informacje w zakresie polityki kadrowej oraz sytuacji finansowej. Jeżeli będą szczegółowe pytania i konieczność przedstawienia bardziej szczegółowych informacji, to są z nami przedstawiciele zarówno Agencji Rozwoju Przemysłu, jak i spółek zależnych bezpośrednio zarządzających podmiotami stoczniowymi. W grupie kapitałowej Agencji Rozwoju Przemysłu, nadzorowanej przez prezesa Rady Ministrów, działa spółka Grupa Przemysłowa Baltic spółka z o.o., która posiada dwie spółki zależne o profilu typowo stoczniowym, Baltic Operator i Stocznię Gdańską oraz jeden podmiot działający w segmencie wielkogabarytowych konstrukcji stalowych Energomontaż Północ Gdynia. Gdańskie aktywa stoczniowe w postaci 81% akcji Stoczni Gdańsk oraz 50% udziałów spółki GSG Towers zostały nabyte przez Agencję Rozwoju Przemysłu w lipcu 2018 roku od prywatnego ukraińskiego inwestora Gdańsk Shipyard Group. W wyniku tej transakcji Agencja Rozwoju Przemysłu stała się jedynym właścicielem owych spółek.

Sytuacja finansowa i operacyjna podmiotów w momencie zakupu była bardzo słaba, a liczba zamówień w portfelu była niewielka. W roku 2018 Stocznia Gdańska odnotowała ponad 20 mln zł straty netto, a GSG Towers około 69 mln zł straty przy przychodach odpowiednio 32 i 40 mln zł. Po przejęciu kontroli Agencja Rozwoju Przemysłu rozpoczęła działania mające na celu aktywizację przemysłu stoczniowego w ramach tzw. projektu Baltic. Działalność stoczniowa w oparciu o aktywa Stoczni Gdańskiej i GSG Towerd została umiejscowiona w spółce Baltic Operator. W 2019 roku Grupa Przemysłowa Baltic została dokapitalizowane przez agencję kwotą 200 mln zł, co pozwoliło rozpocząć proces restrukturyzacji spółek stoczniowych. Realizowana transformacja koncen-

trowała się na budowaniu portfela zamówień oraz poprawie efektywności ich realizacji. Działalność grupy została oparta na trzech filarach, produkcji konstrukcji stalowych, produkcji na rynek offshore i onshore oraz okrętownictwie, co umożliwiło dywersyfikację ryzyka i źródeł przychodów.

Ostatnie dwa lata 2020 i 2021 były dla spółek stoczniowych okresem istotnego wzrostu, szczególnie w obszarze wież wiatrowych, jak i okrętownictwa. W tym czasie znacząco wzrosła produkcja wież wiatrowych. W 2020 roku grupa dostarczyła zagranicznym klientom 92 wieże, w 2021 wyprodukowano 142 wieże, a w roku bieżącym grupa planuje wykonać około 170 wież. Oznacza to prawie czterdziestodwuprocentowy średnioroczny wzrost produkcji. Sytuacja ekonomiczno-finansowa grupy Baltic ulega stopniowej poprawie. Istotnie wzrosły przychody spółek stoczniowych. W 2018 roku wyniosły one 71,5 mln zł, w 2019 roku 97 mln zł, w 2020 roku 212 mln zł. Wstępne dane za 2021 rok wskazują na przychody na poziomie 376 mln zł. Z kolei na rok bieżący zaplanowane zostały przychody na poziomie około 533 mln zł. Oznacza to, że przychody z działalności spółek stoczniowych na przestrzeni ostatnich lat, czyli w latach 2019-2021 wzrosły o około 290%, a średnioroczny wzrost wyniósł w tym okresie 74%. Wraz ze wzrostem przychodów spółek stoczniowych następuje systematyczne niwelowanie straty. Podczas gdy rok 2019 zakończył się stratą na poziomie 98 mln zł, 2020 rok stratą na poziomie 52 mln zł, w 2021 roku według wstępnych danych strata netto ulegnie zmniejszeniu do 23 mln zł.

Zgodnie ze strategią, w kolejnych latach spółki z grupy Baltic będą umacniać swoją pozycję zarówno na rynku polskim, jak i na rynku zagranicznym. W roku przyszłym osiągną dodatnie wskaźniki rentowności. Sukcesywnie zwiększa się też portfel zamówień, a część realizowanych obecnie kontraktów ma charakter długofalowy i strategiczny. Wskazać przy tym należy, iż grupa realizuje zlecenia z rynku komercyjnego. W 2021 roku grupa Baltic zawarła kontrakt z francuską stocznią na wytworzenie trzech częściowo wyposażonych bloków wycieczkowców klasy Harmony. Bloki hotelowe o szacowanej wadze około 2,5 tys. ton będą stanowić część jednostki wyprodukowanej dla jednego z największych na świecie armatorów statków wycieczkowych, amerykańskiej firmy Royal Caribbean. Do bezpośrednich klientów grupy dołączają również inni międzynarodowi liderzy rynku wysoce skomplikowanych statków i instalacji offshore, między innymi niemiecki Meyer i norweski Ulstein.

Celem grupy jest także uczestnictwo w krajowym łańcuchu dostaw dla morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku. W 2021 roku grupa podpisała list intencyjny wraz z innymi podmiotami na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku, deklarując gotowość współpracy oraz wzajemnego wspierania w łańcuchu dostaw materiałów i usług dla morskiej energetyki wiatrowej.

Szanowni państwo, w kilku słowach chciałabym jeszcze przedstawić sytuację kadrową w spółkach stoczniowych skupionych w Grupie Przemysłowej Baltic należącej do Agencji Rozwoju Przemysłu. W spółkach tych pracuje łącznie 536 osób, z czego 90 zatrudnionych jest w podmiocie dominującym, a 446 osób w spółce zależnej Baltic Operator. Ponadto z podmiotami stoczniowymi całej grupy współpracuje w charakterze samozatrudnienia i kooperacji prawie 300 osób. Z uwagi na zwiększony portfel zamówień w obszarze okrętownictwa i obszarze wieżowym w bieżącym roku istotnie wzrosło zapotrzebowanie na pracowników. Przygotowane są działania o charakterze długofalowym mające na celu pozyskanie pracowników zdobywających umiejętności i kwalifikacje w ramach szkolnictwa zawodowego. Efekty tych działań będzie można odczuć dopiero za kilka lat, jednak podejmowane są też działania bieżące mające za zadanie pozyskać wykwalifikowany personel, między innymi z rynków wschodnich. Są dedykowane, skierowane do nich programy.

W Grupie Przemysłowej Baltic i spółce zależnej Baltic Operator działają również związki zawodowe, z którymi pracodawcy systematycznie prowadzą dialog społeczny, między innymi w ramach cyklicznych spotkań mających na celu identyfikowanie problemów oraz poszukiwanie rozwiązań w oparciu o wspólne uzgodnienia.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za uwagę. Jeżeli są szczegółowe pytania, to jesteśmy do państwa dyspozycji wraz z przedstawicielami Agencji Rozwoju Przemysłu oraz Grupy Przemysłowej Baltic. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani minister. Dziękuję panom ministrom za wprowadzenie nas do dyskusji, przedstawienie informacji. Otwieram dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, panie sekretarzu, panie podsekretarzu, Wysoka Komisjo, po raz kolejny spotykamy się na forum Komisji, żeby rozmawiać o efektach tzw. odbudowy przemysłu stoczniowego. Przypominam, że proces ten trwa już wiele lat. Padały określone obietnice, były wzbudzane nadzieje, natomiast koń, jaki jest, każdy widzi. Doceniam to, że w informacji, która została nam przekazana, są zawarte dane dotyczące sytuacji finansowej poszczególnych spółek stoczniowych. Przypominam, że przez wiele lat dopominałem się o to, dyskutując z ówczesnym ministrem, panem Markiem Gróbarczykiem. Ciągle był to problem nierozwiązywalny, a trudno jest rozmawiać o sytuacji firm nie znając ich wyników. Oczywiście mam pełną świadomość, że wyniki nie są jeszcze do końca oficjalne, ale już jakieś są. Można ocenić sytuację firm.

Jeżeli chodzi o Stocznię Marynarki Wojennej, niebawem minie pięć lat, odkąd … nie wiem czy pamiętacie państwo, jak w dniu 7 kwietnia 2017 roku pani premier Szydło, ówczesna pani premier Beata Szydło ogłosiła uratowanie Stoczni Marynarki Wojennej, dzisiejszej Stoczni Wojennej poprzez nabycie jej od syndyka. Wydaje mi się oczywistym, że uratowanie stoczni to jest doprowadzenie jej jako przedsiębiorstwa do samodzielnego funkcjonowania w otoczeniu rynkowym bez pomocy publicznej. Jak popatrzymy na wyniki, dramatycznie źle było w roku 2019. Stocznia miała, o ile dobrze pamiętam, minus 70 mln zł straty. Potem w 2020 było to minus 18 mln zł straty. Pytałem na posiedzeniu Komisji, skąd poprawa wyniku. Okazało się, że stocznia sprzedała rampę. Teraz mamy minus 1,5 mln zł. Wieść gminna niesie, że znowu Stocznia Wojenna coś sprzedała. Wydaje mi się, że jak mamy poważnie rozmawiać o sytuacji stoczni, to taka informacja też powinna się znaleźć w materiale. A więc poproszę o informację, czy w minionym roku były jakieś ruchy na majątku.

Pytając o politykę kadrową, dlatego że to ja jestem sprawcą, to ja składałem wniosek do Prezydium Wysokiej Komisji, żeby tak sformułować temat posiedzenia, pytałem też o rady nadzorcze. Wątek ten został skrzętnie pominięty, a w mojej ocenie w sytuacji tak trudnych firm, jak przykładowo Stocznia Wojenna, obowiązkiem właściciela jest szukać najlepszych. W organach spółek powinni znaleźć się najlepsi dostępni na rynku fachowcy. Kilkakrotnie na posiedzeniu Wysokiej Komisji pytałem, dlatego że najlepiej jest rozmawiać o konkretnych przykładach, żebyśmy nie odpływali w jakąś hipotetyczną przestrzeń, o pana Marka Dudzińskiego. Konkretna osoba, młody działacz PiS-u, nie wiem, czy już skończył trzydziestkę czy nie. Do momentu dojścia PiS-u do władzy szczyt kariery to jest poziom specjalisty. Bliski współpracownik pana Marka Horały, który zasiada w radzie nadzorczej Stoczni Wojennej. Moje pytanie jest twarde, kto zgłosił kandydaturę pana Marka Dudzińskiego. Czy nie było na rynku lepszych kandydatów? Czy na Pomorzu bądź w Polsce, dlatego że do Gdyni można dojechać, nie ma ludzi mających większe doświadczenie w zakresie restrukturyzacji przedsiębiorstw, gospodarki morskiej czy obronności? Dlaczego tak się dzieje?

Zwracam też uwagę na to, że w materiale jest napisane, że Stocznia Wojenna potrzebuje doraźnego dofinansowania do funkcjonowania. A więc jest pytanie oczywiście o podstawy prawne. Materia jest delikatna, dotyczy pomocy publicznej. Rozumiem, że są pewne ograniczenia związane z restrukturyzacją stoczni. Zresztą pytałem o to kiedyś na posiedzeniu Komisji, ale bardzo trudno jest uzyskać precyzyjne odpowiedzi. Ograniczenia wynikają z faktu, że kiedy pani premier Beata Szydło kupiła od syndyka Stocznię Wojenną, stocznia czy podległe jej struktury korzystały z wyłączenia zakazu udzielania pomocy publicznej związanego z sektorem obronnym. Prawdopodobnie to utrudnia w tej chwili szersze ruchy dotyczące Stoczni Wojennej, chociaż zupełnie naturalnym wydawałoby się, że trzeba szukać jakieś możliwości koncentracji, chociażby z przeżywającą problemy stocznią „Nauta".

Jeżeli chodzi o stocznię „Nauta", to trochę już się staje śmieszne, ale Wysoka Komisja i pan przewodniczący są świadkami, jak nie wiem już na którym kolejnym posiedzeniu pytam, ile kosztowało stocznię „Nauta" to, że za rządów pana prezesa Sławomira Latosa przewrócił się dok razem ze statkiem. Oczywiście gdzieś po Gdyni krąży ta informacja. Wiem to, ale czym innym jest przekazanie tego rodzaju informacji w sposób oficjalny, dlatego że to są duże kwoty, duże straty wizerunkowe.

Przy okazji pytań o politykę kadrową też chętnie bym się dowiedział, skąd w roli prezesa stoczni „Nauta" wziął się pan Sławomir Latos. Czy był jakiś konkurs? Kto zgłosił pana Latosa? Czy jak pan Lotos odchodził ze stoczni „Nauta", otrzymał odprawę? Wiem, że w tej chwili funkcjonuje jako prokurent w Polskiej Spółce Gazownictwa. Są to dosyć fundamentalne pytania. Jeżeli wymieniam nazwiska, to nie na zasadzie złośliwości czy jakichś osobistych aluzji, natomiast po to, żeby nie być gołosłownym. Uważam, że obowiązkiem właściciela, chyba wprost wynika to nawet z racji stanu Rzeczypospolitej, dlatego że są to bardzo ważne firmy, jest spowodowanie, żeby w tych firmach rzeczywiście pracowali najlepsi, ponieważ są to firmy, które są trudne. Właściwie wszyscy, którzy wcześniej próbowali restrukturyzować przemysł stoczniowy, wychodzili z tego poobijani, dlatego że materia jest niezwykle ciężka. Tak naprawdę ciągle ponosimy konsekwencje przejścia od gospodarki, która była budowana pod potrzeby Związku Radzieckiego, do gospodarki rynkowej. Gdyby pan minister Gróbarczyk okazał trochę więcej pokory i korzystałby z dorobku ludzi, którzy wcześniej starali się problemy rozwiązać, wyjść im naprzeciw, pewnie stocznie byłyby w trochę lepszej sytuacji i uniknęlibyśmy sporu politycznego wokół stoczni.

Chciałbym jeszcze zapytać o „Nautę", dlatego że jest ona w procesie restrukturyzacji. Odbywa się tam jakaś praca. Wynik jest lepszy, natomiast ciekawy jestem, jakie jest zadłużenie „Nauty".

Natomiast jeżeli chodzi o spółki, które powstały w efekcie transformacji Stoczni Gdańskiej, dla mnie ciągle nurtujące jest pytanie, na które do tej pory nie udaje mi się uzyskać odpowiedzi. Mianowicie ile pieniędzy do tej pory włożyło państwo polskie w restrukturyzację firm tego obszaru? Zakładam, że była to Stocznia Gdańska im. Lenina, która potem przeszła określoną drogę. Mamy teraz Baltic Operatora, czy jak to się tam nazywa. Natomiast cały czas słyszę o dokapitalizowaniu, dofinansowaniu. Jak państwo wiecie, firma była sprzedana Ukraińcom, potem odkupiona od Ukraińców, nikt do końca nie chce powiedzieć za ile. Cały czas słyszę o jakichś kolejnych obietnicach, kolejnych nadziejach związanych z jakimś dokapitalizowaniem, przekazywaniem kolejnych środków, a wyniki są, jakie widać. To nie jest sukces, jeżeli patrzę na to, co państwo pokazujecie, jeżeli chodzi o wyniki finansowe stoczni.

Może tyle na początek. Dziękuję za uwagę. O godz. 12.30 prowadzę posiedzenie podkomisji. Jeżeli do tej pory jeszcze będę w stanie się odezwać, to pewnie spróbuję. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panu posłowi. Pan poseł Dariusz Wieczorek. Później będzie pan poseł Michał Urbaniak.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, państwo ministrowie, szanowni goście, po pierwsze, mam prośbę, żebyśmy przestali dyskutować, żebyśmy w danych przestali przedstawiać to, co się działo w latach 2008-2015, dlatego że to już przestaje być zabawne. Rządzicie i nadzorujecie przemysł stoczniowy od siedmiu lat, w związku z czym chcielibyśmy ocenić, jak rząd PiS-u odbudowuje przemysł stoczniowy. Tutaj nie ma co powoływać się na jakieś prehistoryczne rzeczy, tylko trzeba zobaczyć, co państwo robicie. Niestety, nie robicie tego dobrze, żeby była jasność. Wiemy doskonale, że przez siedem lat dołożyliście już około 2 miliardy złotych do tego całego biznesu. Niestety, efektów tego nie ma żadnych, oprócz tego, że dobrze sobie żyją zarządy spółek, które ponoszą gigantyczne straty.

Zacznę od stoczni „Gryfia", dlatego że jest to najbliższa memu sercu stocznia. Przyznam się szczerze, że to, co tam robicie, oznacza, że szykuje się tam jakaś gigantyczna katastrofa. Chodzi o to, żebyśmy sobie zdawali z tego sprawę. Przynajmniej tak wynika ze wszystkich danych. Mam z tego powodu kilka pytań.

Po pierwsze, ile dołożyliście jako stocznia do ORP Lublin i do budowy lodołamaczy, czyli ile straciliście jako stocznia na tychże kontraktach. Po drugie, jaka jest ostateczna kwota bezsensownej transakcji, jeszcze raz chcę podkreślić, że bezsensownej transakcji dotyczącej sprzedaży oddziału w Świnoujściu. Jaka jest ostateczna kwota? Wynik finansowy za rok 2021 nie wynika z waszej świetnej działalności, tylko wynika z jednej transakcji na kwotę 50 czy 60 mln zł, które to 50 czy 60 mln zł po prostu przejecie, żeby była jasność. Tak się to skończy. W związku z tym proszę o ostateczną informację, jaka to jest kwota i czy transakcja jest już zakończona, czyli mówiąc krótko, czy Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście skorzystał z prawa pierwokupu i czy środki finansowe zostały przekazane.

Rzecz trzecia to kontrakt na budowę drugiego doku, nowego doku. Wrzesień 2021 roku, Stocznia Szczecińska „Wulkan". Za chwilę do Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" przejdziemy, a więc jest prośba o informację, na jaką kwotę opiewa ów kontrakt. Jaka jest planowana kwota na ten moment, dlatego że ona pewnie ulegnie zmianie ze względu na sytuację rynkową. Jaka jest planowana kwota na budowę doku? To oczywiście jest związane z umową leasingu, którą jak podaliście w informacji, też już podpisaliście.

Rzecz trzecia to przeniesienie majątku z zakładów w Świnoujściu. Mam zdjęcia. Nie chcę Komisji pokazywać tego bałaganu. Stoczniowcy płacząc robili zdjęcia i pokazywali, jak majątek się marnuje, ale moje pytanie jest takie, ile „Gryfię" kosztowała cała operacja przeniesienia majątku w jakieś inne miejsca. Jest też informacja, że relokowano go ze Świnoujścia, przeprowadzono prace modernizacyjne i dok nr 7 posadowiono w zakładzie w Szczecinie. Ile operacja ta kosztowała, żebyśmy wiedzieli, o ile pomniejszone będą wpływy z transakcji. Sprzedaliście, ale przecież trzeba było przeznaczyć środki na likwidację majątku.

Czwarta rzecz to jest kwestia dotycząca budowy doku. Tutaj przyznam się szczerze, chciałbym tylko sprecyzować, żebyśmy wiedzieli, że mówimy odpowiedzialnie o całej tej inwestycji. Mamy informacje, że zakończono prace projektowe dotyczące wykonania usługi opracowania dokumentacji projektowej w zakresie modernizacji infrastruktury na potrzeby posadowienia nowego doku. Zakończono prace projektowe dotyczące wykonania usługi opracowania dokumentacji. Proszę powiedzcie mi, czy dokumentacja jest zrobiona. Jestem inżynierem, ale takiego zapisu za cholerę nie rozumiem. Zakończono prace projektowe dotyczące wykonania usługi opracowania dokumentacji. Czy została zlecona, komu została zlecona, czy dokumentacja jest już gotowa? Prawda jest taka, że żeby projektować dok, tak mi się wydaje przynajmniej, być może znowu się mylę, ale po to, żeby projektować budowę doku, to dobrze byłoby wiedzieć, gdzie dok ma być posadowiony. A więc chyba najpierw powinna być dokumentacja, gdzie dok trzeba posadowić, po to, żeby wiedzieć, jak wielki dok należy wybudować, a dopiero później zlecać budowę doku. Być może jednak jest to inna procedura.

Kolejna kwestia to kwestia dotycząca obłożenia, jeżeli chodzi o doki w stoczni „Gryfia" za rok 2021. Oprócz planowanych przychodów, które spadły, szczerze mówiąc, dziwię się trochę, dlatego że akurat w momencie pandemii raczej armatorzy właśnie remontują statki, skoro nie przewożą towarów, raczej remontują statki... Podobnie jest w budownictwie, które w tym czasie zanotowało wzrost, natomiast tutaj jest wyraźny spadek, jeżeli chodzi o przychody z usług. A więc jest prośba o informację, jak w roku 2021 doki były wykorzystywane.

Oczywiście jest też kwestia pracowników. Pan minister powiedział o tym. Nie mam pretensji do pana ministra, dlatego że pewnie takie informacje panu ministrowi przekazuje zarząd spółki, że oto jacyś pracownicy ze Świnoujścia zostali zatrudnieni w „Gryfii" w Szczecinie. Proszę powiedzieć, ilu pracowników ze Świnoujścia zostało zatrudnionych w „Gryfii" w Szczecinie. Mam wrażenie, że niestety, pan minister jest oszukiwany, podobnie jak te wszystkie dane, które tutaj są przedstawiane. Załoga i związki zawodowe raczej mają inną ocenę sytuacji w stoczni „Gryfia" niż zarząd i pewnie pełnomocnik czy pan dyrektor, który za chwilę będzie mówił, jak jest świetnie. Od wielu lat jest to mówione. W związku z tym mam prośbę o informacje, ilu pracowników pracuje w tej chwili w Szczecinie. Jest prośba o informacje, ile kosztowało stocznię „Gryfia" wypowiedzenie umów. Już pomijam podłość w momencie, kiedy to się stało, a stało się przed

Świętami Bożego Narodzenia, ale niestety, tak działacie. Ile operacja ta kosztowała „Gryfię”, dlatego że znowu trzeba było wypłacić odprawy, trzeba było pokryć wszystkie koszty. Mówię to w kontekście tego, że sprzedaliście nieruchomości. Jest pytanie, ile środków realnie, rzeczywiście będzie, jak się odliczy wszystkie koszty likwidacji. Mam wrażenie, że połowa kosztów to są koszty likwidacji, co tym bardziej wskazuje na bezsensowność procesu związanego z likwidacją oddziału.

Wreszcie słynna stocznia „Wulkan”. Już nie nazywa się Stocznia Szczecińska, tylko Stocznia Szczecińska „Wulkan” spółka z o. o. Przyznam szczerze, że przychody z tytułu produkcji okrętowej wzrosły o 26,1%. Były to przychody związane z budową doku pływającego. A więc jest prośba o informację, jaki jest ten kontrakt. Jeszcze raz chcę zapytać, na jaką kwotę opiewa kontrakt, do kiedy ma być zrealizowany, jeżeli chodzi o czas. W tym kontekście proszę zwrócić uwagę, że jeżeli chodzi o tę jednostkę, ten podmiot gospodarczy, de facto ma on przychody tylko i wyłącznie z najmu. Prawda jest taka, że majątek jest wynajmowany. Ale proszę zobaczyć, jakie gigantyczne straty są z roku na rok. W związku z tym pytanie jest bardzo proste. Czy czasami nie jest tak, że budowa doku będzie finansowana przez gigantyczne straty i zatapianie podmiotu „Wulkan” spółka z o. o. Środki finansowe na budowę doku gdzieś muszą się znaleźć. Jeżeli mówimy o tym, że przychody wzrosły o 26%, natomiast straty wzrosły o 600%, to znaczy, że generalnie coś tu jest nie tak w działalności gospodarczej. Chodzi o to, żeby to się nie skończyło tak, że majątek państwowy, który dysponuje „Wulkan”, będzie wydzierżawiany podmiotom prywatnym i podmioty te będą łupione, dlatego że straty gdzieś trzeba będzie pokrywać, w związku z czym drastycznie wzrosną czynsze i odpłatność za dzierżawę majątku.

Mam pytanie dotyczące zatrudnienia w tejże spółce. Wzrosło ono o dwadzieścia osób rok do roku. Wieść gminna niesie, że znowu pozatrudnialiście różnych swoich działaczy partyjnych, więc jest prośba dotycząca tychże dwudziestu osób. Poproszę o informacje na piśmie, kto został zatrudniony z imienia i nazwiska, na jakich funkcjach, żebyśmy wiedzieli, co się stało od roku 2020 do roku 2021. Jeżeli się mylę, to rozumiem, że okaże się, iż są to pracownicy produkcyjni, ale niestety, mam obawy, że nie są to pracownicy produkcyjni, a znowu tworzy się dla jakichś ludzi jakieś dodatkowe miejsca pracy.

Druga rzecz. Króciutko temat dotyczący „Nauty”. Mój przedmówca już o to pytał. Jest jakiś program nowa szansa. Jest to pożyczka z Agencji Rozwoju Przemysłu. Tutaj jest w wysokości 100 milionów złotych. Chciałbym dowiedzieć się, cóż to za program nowa szansa, na jakich zasadach to funkcjonuje, również w kontekście sytuacji ogólnoświatowej, z którą mamy w tej chwili do czynienia. Mówimy tutaj o Polskiej Grupie Zbrojeniowej. Pan minister sygnalizował kwestie dotyczące ewentualnie wzrostu przychodów. Jeżeli chodzi o inwestycje w polską armię i również jeżeli chodzi o flotę, czy są planowane inwestycje, czy są to remonty, czy jest to budowa nowych jednostek.

I ostatnia sprawa to kwestia dotycząca offshore`u i Grupy Przemysłowej Baltic. Po pierwsze, pytanie formalne, dlatego że raczej lubię w biznesie jasność. Stąd pytanie. Agencja Rozwoju Przemysłu jest swoistą czapą nad wspomnianymi spółkami. W Energomontażu Północ Agencja Rozwoju Przemysłu ma 4,4% udziału, a Grupa Przemysłowa Baltic ma 95,96%. Jest pytanie, czy nie można, mówiąc krótko, uregulować praw własnościowych i mieć przynajmniej jasność, jeżeli chodzi o kwestie związane z udziałowcami, mieć 100% udziałów w Energomontażu Północ Gdynia.

Rzecz druga. Jeżeli chodzi o zlecenia dotyczące offshore` u, mówiła o tym pani minister. Wychodzi na to, że są to zlecenia, które idą z rynku zewnętrznego, natomiast moje pytanie jest takie, czy są rozmowy z polskimi koncernami, dlatego że przecież jest wdrażany cały plan dotyczący budowy farm offshore`owych na Bałtyku. A więc tutaj będzie potrzeba sporego potencjału wykonawczego, żeby projekty te zrealizować. Jest więc pytanie, czy w tym zakresie są prowadzone jakieś rozmowy i czy szykują się tutaj kontrakty.

Z uporem godnym tej sprawy, skoro Agencja Rozwoju Przemysłu ma programy nowej szansy, idąc w kierunku budowy offshore`u, zadaję pytanie, kiedy na poważnie zainteresujecie spółką ST3 Offshore ze Szczecina, majątkiem wartości pół miliarda złotych. Tyle środków zainwestowano w budowę tego nowoczesnego zakładu. W tej chwili jest tam syndyk. Aż się prosi, żeby zakład ten włączyć w cały program budowy polskich elektrowni offshore`owych. Tymczasem nie ma raczej jakiegoś szczególnego zaintere-

sowania, w związku z czym namawiam do tego, żeby się poważnie tej sprawie przyjrzeć. Pewnie syndyk będzie wystawiał majątek na sprzedaż. Jest to majątek, który jest przy stoczni „Gryfia", w związku z czym aż się prosi, żeby znowu mieć tutaj, na tym terenie jednego właściciela i żeby swoista synergia gospodarcza również w tym zakresie zafunkcjonowała. A więc jest pytanie do pani minister, kiedy się zainteresujecie ST3 offshore w Szczecinie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie pośle. Jak zawsze bardzo zwięźle i precyzyjnie. Bardzo proszę, pan Michał Urbaniak.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Tu jestem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Potem pan poseł Marchewka.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Gwarantuję, że dla odmiany postaram się zmieścić w dwóch minutach maksymalnie. Szanowni państwo, otóż mam pytanie również dotyczące przede wszystkim Stoczni Remontowej „Nauta", ponieważ ze strony pana ministra padła informacja na temat tego, jak spółka jest zarządzana. Wiemy, jakie są problemy, to już było powiedziane, więc nie będę wchodził w szczegóły, ale mam wrażenie, że informacja jest dosyć ogólna i mało konkretna. Brakuje mi bardzo konkretnych informacji. Otóż wiemy, że „Nauta" dzisiaj jest zadłużona, wiemy, że „Nauta" dzisiaj podjęła rozmowy ze swoimi wierzycielami, wiemy, że jest zawarty układ, ale nie wiemy, nie ma informacji, a chciałbym, żeby informacja ta padła, chociażby o jakich rzędach wielkości mówimy, jeżeli chodzi o zadłużenie ze strony spółki „Nauta", ponieważ przemysł stoczniowy jest jednym ze strategicznych z punktu widzenia naszego państwa. Tak duża spółka w tak istotnym miejscu na przemysłowej mapie Polski może wcale nie zostać wyprowadzona na jakąś rentowność. A więc interesuje mnie to, jak duże dzisiaj jest zadłużenie ze strony „Nauty", ponieważ tej informacji tutaj nie mamy.

I pytanie do pani minister Izabeli Antos dotyczące Agencji Rozwoju Przemysłu, dotyczące Grupy Przemysłowej Baltic. Zakładają państwo powrót do rentowności całej grupy kapitałowej w 2023 roku. Tutaj też brakuje mi informacji na temat tego, jakie prognozy państwo mają na rok 2022, rok 2023, jeżeli chodzi o ogólny bilans spółki. Mamy informacje o tym, jakie są planowane przychody, ale już nie ma informacji o tym, jakie będą bilanse. To też mnie interesuje, jak państwo przewidują, jak to będzie wyglądało.

Jest jeszcze kwestia dotycząca polskiego komponentu, polskich firm w budowaniu morskich elektrowni wiatrowych. Otóż podpisują państwo list intencyjny. Sama spółka, sama grupa kapitałowa ma kilkuset pracowników. Jestem przekonany o tym, że do wykonywania wielu działań potrzebni są też podwykonawcy. A więc interesuje mnie, jak wysoki procent firm, które są państwa podwykonawcami, to są firmy polskie, z którymi państwo współpracujecie. Powinno nam wszystkim zależeć na tym, żeby wspierać właśnie lokalne firmy, które mogą się rozwijać dzięki takim inwestycjom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Bardzo precyzyjnie poniżej trzech minut. Bardzo proszę, pan przewodniczący Arkadiusz Marchewka. Następnie pan przewodniczący Płażyński. Proszę mikrofon.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, zacznę od tematu, który dotyczy stoczni „Gryfia". Skupię się na stoczni „Gryfia" i stoczni „Wulkan". Wszystkie dane, które zostały przedstawione, wskazują chyba jasno, że wynik finansowy, który został przedstawiony, wstępny wynik jest tylko i wyłącznie efektem sprzedaży majątku w Świnoujściu za 58 mln zł. Chciałbym powiedzieć jasno, że rzuciliście sobie koło ratunkowe, ale z tego koła ratunkowego szybko zejdzie powietrze. Jeżeli 2020 rok stocznia zakończyła stratą netto w wysokości 23,5 mln zł, to jeżeli nie będzie

strukturalnej poprawy po to, żeby zwiększyć przychody ze sprzedaży, to za rok również będzie trudna sytuacja. Taka jest prawda. Tutaj potrzeba efektu długoterminowego, a nie jednorazowego zastrzyku finansowego, który poprawi tylko na papierze t wynik finansowy. Patrzę na to i porównuję wyniki finansowe z tym, co było w roku ubiegłym. Widzę, że przychody netto ze sprzedaży rok temu wyniosły 175 mln zł, w roku ubiegłym 130 mln zł, a więc 45 mln zł ze sprzedaży mniej. A więc jeżeli popatrzymy na sprzedaż majątku i załatanie dziury, to jest zasadnicze pytanie, na ile zostały zmniejszone moce produkcyjne stoczni po sprzedaży Świnoujścia, po zlikwidowaniu stoczni w Świnoujściu.

Chciałbym również zwrócić uwagę na to, że wielokrotnie byliśmy przez pana prezesa stoczni zapewniani o tym, że pracownicy będą dalej pracować. Pan minister też powiedział, że niektórzy przenieśli się do pracy do Szczecina, ale popatrzmy prawdzie w oczy. Na koniec 2020 roku w stoczni w sumie pracowało 626 osób. Teraz pracuje 440, a więc prawie 200 osób mniej. Dane wskazują jasno, że ci, którzy ze Świnoujścia zostali zwolnieni, w większości nie znaleźli pracy w Szczecinie. I taka jest prawda na temat tej sytuacji.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na kwestie, które są zasadnicze i dotyczą cofnięcia się aż do 2017 roku. Stocznia „Gryfia” miała budować prom. Podjęto decyzję o tym, że promu dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej budować nie będzie. Teraz jest zupełnie inny projekt, ale chciałbym zwrócić uwagę na to, że Polska Żegluga Bałtycka, podpisując kontrakt ze stocznią „Gryfia”, zapłaciła w sumie około 14 milionów złotych za kontrakt, który nie został zrealizowany. Stępka została przez Polską Żeglugę Bałtycką kupiona. Jest nierozliczona kwestia zaliczek na wykonanie chociażby projektu. Jest to ponad 10 milionów złotych. Kontrakt został zerwany. W normalnych warunkach rynkowych ktoś, kto jest odpowiedzialny za przedsiębiorstwo, jeżeli jego kontrahent nie realizuje kontraktu z jego winy, oczekuje od niego zwrotu pieniędzy. Pytanie zasadnicze, co się stanie, jeżeli Polska Żegluga Bałtycka wystąpi o zwrot pieniędzy w związku z zaliczkami, które nie zostały zrealizowane w kontekście kontraktu. Umowa kontraktowa została podpisana, teraz jest podobno negocjowane zerwanie kontraktu. Czy 10 milionów złotych obciąży wtedy „Gryfię”, czy pieniądze te będą musiały zostać zwrócone?

Jest to pytanie, które chciałbym zadać, dlatego że nie wyobrażam sobie, żeby ktoś przeszedł do porządku dziennego w sytuacji, kiedy polski armator zapłacił grubych dziesięć baniek i nikt sobie nic z tego nie robi. Pieniądze zostały wyrzucone w błoto. Jest to nie do zaakceptowania. Chciałbym zapytać pana ministra, pana dyrektora, czy w ogóle są na taki scenariusz przygotowani. Uważam, że to jest znaczące zagrożenie. To tyle, jeżeli chodzi o stocznię „Gryfia”. Moim zdaniem jest to też bardzo mocno powiązane z sytuacją stoczni „Wulkan”. Pozwólcie państwo, że tylko coś odnajdę. Chodzi tutaj o relacje pomiędzy „Gryfią”, a stocznią „Wulkan”, na terenie której zresztą stępka cały czas stoi.

Generalnie patrząc na sytuację chciałbym zacząć od tego, że przychody ze sprzedaży stoczni „Wulkan” wyniosły 49 mln zł, strata ze sprzedaży prawie 13 mln zł, generalnie strata netto prawie 20 mln zł. Jest to chyba najgorszy z finansowego punktu widzenia wynik w historii funkcjonowania przedsiębiorstwa. Wygląda to bardzo źle. Teraz jest zasadnicze pytanie, jak to się stało, że spółka, która swoje główne przychody czerpie z wynajmu powierzchni, na których funkcjonują firmy prywatne, oczywiście w jakimś kontekście świadczy też usługi, mogła odnotować taką stratę. Zostało tutaj przedstawionych przez pana ministra kilka informacji na temat tego, że to była kwestia covidu. Niektóre firmy zawieszały kontrakty, ale czy w takim razie firmy, które funkcjonują w stoczni „Wulkan”, były zwalniane z konieczności płacenia czynszu? Czy firmy te nie płaciły za wynajem powierzchni? Chciałbym się tego dowiedzieć i zapytać o szczegóły.

Dlaczego poruszyłem ten temat? Wrócę znowu do tematu budowy promu oraz stępki. Wiąże się to z tematem, który dotyczy „Gryfii”. Jedna z pań, która całe życie zajmowała się sprzedażą okien, która teraz jest twarzą gospodarki morskiej, jedną z twarzy gospodarki morskiej w Szczecinie i partii, jaką jest PiS, użyła takiego stwierdzenia co do stępki. Kiedy zapytano o to, że zostanie ona sprzedana po 2 zł za kilogram, powiedziała, cytuję: „Stępka będzie pewnego rodzaju pontonem służącym do eksploatacji i budowy nowego doku. Szykowany jest projekt. Zostanie ona kupiona przez Stocznię Szczecińską”. To znaczy przez stocznię „Wulkan”. Powiem tak. Jeżeli ta pani mówi, że to jest ponton, to raczej jest to *Monty Python*. Prawda jest taka, chciałbym powiedzieć

tutaj publicznie, że jeżeli chodzi o stępkę i całe koszty, które są związane z przechowywaniem stępki w stoczni „Wulkan", Polską Żeglugę Bałtycką w sumie kosztowało to prawie 1,2 miliona złotych. Jeżeli ktoś z państwa chce zaprzeczyć, to proszę to udowodnić. Ja mam takie informacje i wiem, że w sumie tyle to kosztowało. Informacja o sprzedaży stępki została przedstawiona z propozycją prawie 2 zł za kilogram. Są to 62 tony. Proszę zobaczyć, jaka to jest strata chociażby z tego tytułu. Chciałbym zapytać i może pan minister zna odpowiedź na to pytanie: czy pan minister potwierdzi, że Stocznia Szczecińska takie decyzje właśnie w kontekście tej wypowiedzi zapadły, że kawałek blachy, stępka miała zostać sprzedana za 1,20 zł za kilogram? Jest pytanie: czy Polska Żegluga Bałtycka podjęła decyzję o sprzedaży za taką cenę? Czy są uchwały zarządu w tej sprawie? O jakich ustaleniach publicznie przedstawiciele spółek Skarbu Państwa mówią w tym kontekście? Chciałbym zwrócić na to uwagę. Myślę, że jest to kluczowe, w sposób bardzo diametralny, a jednocześnie bardzo krytyczny pozwala ocenić to, co dzieje się w kontekście przemysłu stoczniowego. Jeżeli z tych wielkich pieniędzy ma być coś, co jest nazywane pewnego rodzaju pontonem służącym do eksploatacji i budowy doku, to to jest *Monty Python*. To wszystko jest żenujące. W ogóle te osoby, które mówią takie rzeczy, powinny być, po pierwsze, zdymisjonowane i nigdy więcej nie odpowiadać za podejmowanie decyzji w kwestiach, które są związane z gospodarką morską.

Natomiast przechodząc do pytań, które chciałbym zadać panu ministrowi i panu dyrektorowi Trzeciakowskiemu, który też jest z nami, to chciałbym zapytać, jak kształtują się działania przy negocjacji zerwania kontraktu na budowę promu i czy rzeczywiście stocznia „Gryfia" może zostać obciążona koniecznością zwrotu zaliczek, które zostały do tej pory wpłacone w związku z tym, że kontrakt nie został zrealizowany. Zadam jeszcze jedno pytanie. Jeżeli tutaj został podany wynik netto w wysokości 23 milionów złotych, a wiemy, że wstępne przychody ze sprzedaży wynoszą 130 milionów złotych, to czy pan dyrektor jest w stanie wskazać, jakie są w takim razie koszty działalności operacyjnej za ubiegły rok? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pan przewodniczący Płażyński.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie przewodniczący, państwo ministrowie, szanowni państwo, przemysł stoczniowy to przemysł, o którym trzeba myśleć w dłuższej perspektywie czasowej niż tylko rok, dwa, trzy lata, a nawet więcej niż dekada. Rzeczywiście są wzloty i upadki na poziomie światowych rynków. Wszyscy o tym wiemy. A zatem chciałbym bardziej skupić się na kwestiach naszej polityki stoczniowej jako polityki długofalowej, chciałbym trochę więcej usłyszeć o programie Miecznik, skupić się w tej chwili może na PGZ Stoczni Wojennej. Rzeczywiście jest taki program. Chwała ministrowi Błaszczakowi za to, że się na to zdecydował, że w końcu polska flota, Marynarka Wojenna ma mieć jednostki z prawdziwego zdarzenia mogące działać nie tylko na Morzu Bałtyckim, ale też na wszystkich wodach, morzach i oceanach, może bronić naszych interesów. Jest to kontrakt podpisany z Brytyjczykami, który również dla naszego przemysłu stoczniowego, nie tylko dla Marynarki Wojennej, ale dla całego przemysłu stoczniowego jest kontraktem chyba największym w historii. Takich jednostek jeszcze nigdy nie budowaliśmy.

Przemysł zbrojeniowy, jeżeli chodzi o budowę okrętów, to jest zupełnie coś innego niż budowa okrętów cywilnych, inna technologia, inne zaawansowanie, inne procedury. A więc jest to naprawdę skok na bardzo głęboką wodę. W związku z tym chciałbym, żeby pan minister i pan prezes, gdyż zdaje się, że jest również pan prezes PGZ, jak pan mówił, panie ministrze, nieco szerzej wypowiedzieli się w tej sprawie. Z jednej strony, kiedy, jeżeli mówimy o takim kontrakcie, wielkim kontrakcie, zacznie on przynosić dochody polskiej Stoczni Wojennej, skoro w najbliższym czasie będzie ona musiała operować za pomocą pożyczek z PGZ? Kiedy to się zacznie zwracać stoczni? Wiem, że były takie zamysły, że polskie stocznie w kontekście owego kontraktu w ciągu kilku lat mają być włączone w łańcuchy dostaw. Były plany, żeby wspólnie z Brytyjczykami w przyszłości uczestniczyć w budowie jednostek na poziomie liniowej produkcji również dla innych państw, które brały udział w zamówieniach, w przetargach na fregaty. Jak to wygląda, jakie są perspektywy również w tym zakresie? Czy jesteśmy dogadani z Brytyjczykami

nie tylko na budowę trzech fregat, tylko w szerszym stopniu, w ramach szerszej współpracy naszych stoczni? Czy to znaczy, że nasz sektor obronnościowy, stoczniowy ma się w jakimś sensie, może nie instytucjonalnym, ale przynajmniej gospodarczej walki o rynki, de facto połączyć ze stoczniami brytyjskimi, które są jednymi z najlepszych na świecie? Wydaje mi się, że coś więcej wypadałoby powiedzieć na posiedzeniu Komisji w kontekście długofalowej perspektywy rozwoju. Jak mówię, jest to kontrakt, jakiego jeszcze w Polsce nie było, i chwała za to.

Natomiast nie byłbym sobą, gdybym łyżki dziegciu w nieco innej sprawie nie włożył gdzieś do tej beczki. Tutaj jest pytanie bądź prośba do pani minister Antos. Wszyscy musimy dbać o nasze stocznie. Są to zakłady, które mogą być dźwignią innowacyjności naszych gospodarek, są to duże zakłady również o znaczeniu strategicznym. Widzimy, że sytuacja jest niespokojna. To nie jest tylko kwestia zerojedynkowego podejścia, czy coś w danym momencie przynosi dochód czy nie, ale są to zakłady, które są bardzo potrzebne w czasach niepewnych. Przemysł jest potrzebny w czasach niepewnych, można uruchamiać tam różne produkcje. Nigdy nie wiadomo, po co dana infrastruktura może się nam przydać, nawet jeżeli teraz nie zawsze widzimy w konkretnym momencie korzyść materialną. Musimy dbać o to, żeby wszystko się działo transparentnie, żeby finanse rzeczywiście szły w dobrych kierunkach.

Przyznam, że mam kłopot z grupą Baltic Operator. Pani minister jako skromny poseł prosiłem o pewne informacje ze strony zarządu grupy. Musiałem wielokrotnie prosić. Po przekroczonych terminach w końcu udzielili mi odpowiedzi, w końcu uzyskałem jakieś naprawdę bardzo niepełne informacje, mimo że pytałem o informacje, jak mi się wydaje, publiczne. To nie może być tak, że współpraca na poziomie posłowie a jakaś konkretna spółka Skarbu Państwa wygląda w ten sposób, że można odczuć pewne lekceważenie czy w jakiejś formie niepełną chęć współpracy. Przepraszam, ale jest to obowiązek zarządu spółki, żeby starać się, żeby współpraca była jak najlepsza. Wolę rozmawiać bilateralnie o pewnych sprawach niż np. na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, gdzie często pewne szczegóły są bez znaczenia dla szerszego horyzontu, nie mają takiego znaczenia, a może z mojego lokalnego punktu widzenia mogą mieć znaczenie. W związku z tym bardzo proszę może o wyjaśnienie niektórym zarządom spółek, co to znaczy interwencja poselska, co to znaczy informacja. Proszę też o wpłynięcie na ten konkretny zarząd, dlatego że na pewno będę się z nim jeszcze wielokrotnie kontaktował, żeby jednak podchodzić do tych spraw nieco bardziej poważnie, a nie z pewnego rodzaju sobie znaną lekceważącą nutą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panu posłowi. Jeszcze pan poseł Hoc się zgłasza. Bardzo proszę.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, państwo ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni goście, scenariusz posiedzeń Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w aspekcie przemysłu stoczniowego zawsze ma ten sam przebieg. Oto są zatroskani posłowie opozycji totalnej, którzy sami się nazwali opozycją totalną, niestety, a którzy są obdarzeni albo dotknięci amnezją, czyli niepamięcią, niestety, dotknięci również tym, że nie oceniają rzeczywistości taką, jaką ona jest. Jeżeli pan wiceprzewodniczący mówi o pewnych skojarzeniach z *Monty Pythona*, to od razu sobie was skojarzyłem z tym, jak to kiedyś po kraju jeździła grupa kuglarzy. Miała zasadę, którą nazwę po łacinie *fumum vendere*, czyli sprzedawanie dymu albo mamienie społeczeństwa. Jesteście w tym bardzo doskonali.

Jeżeli jeden z przedmówców pyta, jaką rekomendację miał ten do rady nadzorczej, ta pani od okien, to ja się was spytam, jaką rekomendację miał pan minister skarbu Aleksander Grad, kiedy Katarczykom sprzedawał stocznię. Sprzedawał tak skutecznie, że stocznia została zlikwidowana. Praktycznie jesteście grabarzami stoczni, w ogóle przemysłu stoczniowego. Jakie rekomendacje miał pan premier Donald Tusk, kiedy mówił, że absolutnie pomoc publiczna jest niedozwolona, gdy tymczasem Niemcy, Francuzi z pomocy publicznej, unijnej korzystali, nowocześnie budowali i modernizowali sobie stocznie? Takie rekomendacje? Jeżeli mówicie, że teraz jest bałagan, to ja się pytam,

a co było w tamtych latach, kiedy 4 tys. ludzi straciło pracę i kiedy w Stoczni Szczecińskiej hulał wiatr. Co proponowaliście? Kursy proponowaliście dla bukieciarzy, proponowaliście, że wszyscy stoczniowcy mogą być bukieciarzami, psimi fryzjerami, oczywiście z całym szacunkiem dla tego typu zawodów. Wtedy nie było bałaganu, nie dostrzegaliście tego, tylko teraz rzeczywiście dostrzegacie bałagan.

Mówicie, że nic nie zostało zrobione. Proszę państwa, jeżeli zobaczymy budowanie terminalu w Świnoujściu, tunel pod rzeką Świną, pogłębienie toru wodnego do portów Szczecin i Świnoujście, oczywiście kwestię infrastruktury drogowej, S3, kiedy praktycznie jedziemy teraz od Bałtyku do Czech, i pewne inne kwestie, jak chociażby budowę lodołamaczy, to znaczy, że nic nie zostało zrobione? Nic nie widzicie? Nie oglądacie tego albo nie kojarzycie tego?

Proszę państwa, jeszcze mówicie, że jest ciężko. Oczywiście przemysł stoczniowy to bardzo ciężka kwestia, czego najlepszym dowodem jest to, że dwie firmy niemieckie, dwie stocznie niemieckie ogłosiły upadłość. Dwie stocznie niemieckie ogłosiły obecnie upadłość. Rzeczywiście jest to rynek bardzo trudny. Ze zgliszcz, do których doprowadziliście, bardzo trudno jest odbudować rynek przemysłu stoczniowego. Nie słuchaliście tego, co mówili wiceministrowie, że jest zła kwestia? Przecież wiadomo, że praktycznie 90% zamówień to są stocznie chińskie, koreańskie, japońskie, a więc rzeczywiście trudno doczekać się kwestii rozbudowania, modernizacji.

Jeżeli mówimy o Agencji Rozwoju Przemysłu, Grupie Przemysłowej Baltic, Ship Building, konstrukcjach offshore, konstrukcjach onshore, a więc na lądzie, wieżach wiertniczych, to wszystko się dzieje. To się dzieje. Dlaczego tego nie widzicie? Dlaczego nie widzicie morskich farm wiatrowych, itd.? Dlaczego nie widzicie, że stocznia „Wulkan" buduje dok, który praktycznie będzie najnowocześniejszym, jednym z największych na Bałtyku, buduje dok nr 8? Trzeba to wiedzieć. Oczywiście, że było wtedy rozczłonkowanie. Przecież skompletować to wszystko, te wszystkie kwestie, które rzeczywiście... Było to poszatkowane, nie dosyć, że był chaos, totalny bałagan, wyprzedaż i zgliszcza, to jeszcze wszystko było poszatkowane tak, że trudno było to wszystko skompilować, wszystko skomasować, jeżeli chodzi o odbudowę przemysłu stoczniowego. Tak jak tutaj powiedziano, to nie jest rok, dwa, trzy, cztery lata. Zniszczyć jest łatwo. Zniszczyliście to w sposób perfekcyjny, bardzo koncertowy, natomiast odbudować...

Oczekiwałbym od państwa, że z troską pochylacie się nad przemysłem stoczniowym, oczywiście są błędy, są praktyczne niedociągnięcia, być może zaniechania, ale z troską, dlatego że praktycznie wszyscy jesteśmy z Pomorza, wszyscy jesteśmy za tym, żeby przemysł stoczniowy został odbudowany. Mamy kwestie, które trzeba rzeczywiście wspierać, ale nie bądźcie cały czas od siania defetyzmu, czarnowidztwa. Praktycznie, tak mi się wydaje oczywiście, myślę, że tak nie jest, ale tak mi się wydaje, że stępkę chcielibyście, nie wiem, wziąć do domu i cały czas tylko epatować stępką, itd. Zobaczycie jeszcze. Mamy przecież trzy plus jeden, opcję budowy promu. Pan minister Grad wraz z wiceministrem w czasach, o których mówię, chciał sprzedać Polską Żeglugę Bałtycką za przysłowiową czapkę gruszek, za garść orzechów, za 30 mln zł, a teraz kapitał Polskiej Żeglugi Bałtyckiej wynosi 700 mln zł, ponad 700 mln zł. Taki jest kapitał Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Budujemy promy trzy plus jeden. Jesteśmy wręcz potentatem na rynku żeglugi promowej. Polska Żegluga Morska modernizuje się, rozwija się. Jest nowe zatrudnienie, jest odbudowany kapitał ludzki, który zniszczyliście, dlatego że ludzie musieli wyjechać na inne, zagraniczne rynki pracy.

A więc idzie do przodu, oczywiście idzie mozolnie, bardzo trudno. Mówicie, że dokapitalizujemy. A co mamy robić, nie dokapitalizować? Z tego wszystkiego mamy dalej robić zgliszcza, nie wiem, znowu kursy organizować? Ja ze swojej strony oczywiście cały czas wspieram i będę wspierał. Cały czas z uwagą słuchałem tego, co mówili poszczególni wiceministrowie. Jest nawet skumulowany zysk, jak powiedziała pani minister, jeżeli chodzi o Grupę Przemysłową Baltic. A więc są zyski, jest poprawa, budujemy, modernizujemy się, itd., itd. Trzeba wspierać.

Mam tylko jedno pytanie. Wiemy, że budujemy promy z nowymi silnikami LNG plus baterie czy olej napędowy. Czy przestrzegamy wpływu dekarbonizacji? Jeżeli chodzi o przyszłość, czy odpowiednio wdrażamy dyrektywy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Mam prośbę. Panowie posłowie, zostawcie nasz skarb narodowy, stępkę i już się jej nie czepiajcie. Zajmijmy się czym innym. Bardzo proszę, jeszcze pan przewodniczący Marchewka. Bardzo krótko.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie pośle, te wszystkie działania, o których mówię, są właśnie podejmowane w trosce o to, żeby nikt nie niszczył tego, co ma dla gospodarki morskiej, polskiej gospodarki morskiej wielką wartość. Jeżeli pan mówi, używa wobec mnie dosyć nieeleganckich sformułowań, to wie pan, ja też mogłem napisać, że to wy jesteście nie tymi, którzy odbudowują, tylko jesteście mistyfikatorami, dlatego że opowiadacie jedno, a nic z tego nie wynika. Największym problemem tego wszystkiego jest brak efektów. Powiem panu, dlaczego. Coś chcę panu pokazać. Panie pośle, widzi pan? Widzi pan ten prom? To jest prom, który niemiecki przewoźnik właśnie odebrał. Zaraz będzie on pływał po Bałtyku, woził pasażerów. Wasz prom miał w tym roku też pływać.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Nasz, nie wasz.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak wasz, dlatego że jest promem widmo.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Jesteśmy Polakami.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jest promem widmo.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Nasz prom.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jest promem widmo. Miał też pływać. Dzisiaj jesteśmy pięć lat w plecy przez waszą niekompetencję. I to jest największy problem tego, o czym mówimy. Stępka jest tylko tego symbolem, a problem jest taki, że polscy armatorzy, ci, o których pan mówi, ci, których pan tak chwali, których wszyscy będziemy chwalić, zostali przez tę decyzję wyprzedzeni przez konkurencję. Pięć lat zostało stracone. Jeżeli pan mówi, że jesteśmy potentatami, to tak nie jest, nie jesteśmy. Mówi pan o tym, o Polskiej Żegludze Bałtyckiej, że budujemy promy trzy plus jeden. Przecież pierwszy prom nie będzie dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Panie pośle, naprawdę proszę, żeby pan spojrzał na to krytycznie, spojrzał pan na to, co się dzieje i zwrócił uwagę na te sprawy, które wymagają poprawy, które są konieczne do skrytykowania. Nie można udawać, że wszystko jest świetnie, skoro z jednej strony wyniki finansowe oraz sprawy dotyczące budowy promu wskazują jasno, że sytuacja jest dramatyczna, wręcz krytyczna w niektórych momentach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan Rafał Zahorski. Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Cały czas tylko... Panie przewodniczący, nie wasz prom, tylko nasz prom. Jesteśmy Polakami. Po drugie...

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Nie, to nie jest nasz prom. Prom razem ze stępką jest waszym wstydem.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

To jest polski prom.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie, bardzo proszę skończyć tę dyskusję, awanturę. Nie ma potrzeby. Pan Rafał Zahorski.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Dzień dobry, panie przewodniczący, Witam szanowne panie i panów posłów. Szanowni goście, dokładnie przejrzałem materiały, które zostały dostarczone przez ministerstwo odnośnie do dwóch stoczni, które najbardziej mnie interesują. Mowa jest o Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" i o Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia". Mam następujące zagadnienia, którymi chciałbym się z państwem podzielić, ewentualnie zadać pytania. Proszę państwa, kierownictwo „Gryfii" chwali się rekordowymi wynikami, które wynikają ze sprzedaży najcenniejszego aktywa „Gryfii". Mówię o stoczni w Świnoujściu, czyli stoczni, która była w najlepszej lokalizacji, jeżeli chodzi o branżę stoczniowo-remontową w ogóle w całym województwie zachodniopomorskim. Na sprzedaży nieruchomości w Świnoujściu „Gryfia" zarobiła na czysto 42 miliony złotych. Wyłączając wpływ jednorazowego zdarzenia w 2021 roku „Gryfia" przyniosła tradycyjną stratę około 18 milionów złotych.

Chciałbym państwu powiedzieć, że ze wszystkich spółek, których wyniki zostały zaprezentowane przez poszczególne ministerstwa, jedyna stocznia, która nie pokazała swoich wyników na sprzedaży, to Morska Stocznia Remontowa „Gryfia". Oczywiście wyniki na sprzedaży za rok 2021 są ze stratą. Jak rok temu mówiłem państwu na posiedzeniu Komisji, strata jest wyższa jak w roku 2020. Zaraz na dniach pojawi się gdzieś w wersji bardziej oficjalnej. Wszyscy będziemy ją znali, ale dziwię się, że zarząd „Gryfii" tę daną celowo ukrył. W związku z tym zysk na czysto, proszę państwa, wychodzi w Świnoujściu w wysokości 42 mln zł. Kierownictwo „Gryfii" widzi sukces w wykazaniu tak naprawdę straty minus 18 mln zł przy jednoczesnym spadku obrotów. Przypomnę państwu, że obroty stoczni spadły ze 175 na 130 mln zł. Jest to oczywiście też zasługa tego, że zlikwidowano destrukcyjnie całą dochodową stocznię w Świnoujściu. Jak się okazuje na podstawie wyników za rok 2021, jednak Świnoujście przynosiło dochody, a nie straty, jak mówiono poprzednio.

Proszę państwa, kolejna sprawa. „Gryfia" wprowadziła motywacyjny system premiowania. Dlaczego tak późno? Jak można chwalić się tym, że spóźniono się tyle lat? Jak to możliwe, że pracownicy dostają premie, regularnie dostają premie, proszę państwa, całkiem regularnie dostają premie, kiedy stocznia od trzech lat wykazuje rosnącą stratę na bezpośredniej produkcji stoczniowej? Stocznia przynosi coraz większe straty na bezpośredniej produkcji, a pracownicy są za to nagradzani. Proszę państwa, gdzie tu jest motywacja pracowników do pracy? Proszę państwa, powiem tak. Skoro stocznia co roku przynosi straty, mówię tutaj o stracie na sprzedaży, które są kompensowane przez Fundusz Rozwoju Spółek, to z czego są finansowane premie, proszę państwa, skoro nie ma zysku? Są one, proszę państwa, finansowane z pieniędzy płynących z Funduszu Rozwoju Spółek, ze Skarbu Państwa, czyli z naszych podatków. Zarząd „Gryfii" wszędzie w mediach chwali się premiami, że są takie wielkie sukcesy, zapominając, że pieniądze te dostajemy, nie są one wypracowane, z pracy, tylko są z Warszawy, z Funduszu Rozwoju Spółek.

Proszę państwa, w zagadnieniach operacyjnych jest wymienione zawarcie kontraktu na budowę doku i zawarcie kontraktu na usługę leasingu. Przypomnę państwu, że rzeczy te są wymienione w roku 2021, a obie umowy pochodzą z roku 2020, a więc tak naprawdę mają wpływ gospodarczy na rok 2020. Jeszcze jedna ciekawa sprawa związana z tymi dwoma rzeczami. Proszę państwa, pytał o to pan poseł Wieczorek. Do dzisiejszego dnia, panie pośle, nie ma zatwierdzonej, nie ma też stworzonej całkowitej dokumentacji technicznej projektu doku. W związku z tym, jeżeli nie ma całkowitej dokumentacji technicznej, to nie ma świętego, który by określił wartość inwestycji. W związku z tym nie ma możliwości podpisania umowy na budowę doku z podaną konkretną wartością, jak również nie mam możliwości podpisania umowy leasingu z podaną wartością przedmiotu leasingu. W związku z tym te dwie umowy są zawarte bez najważniejszej cechy, czyli ceny, kwoty na budowę doku, wartości środka, leasingu.

Proszę państwa, budowa doku musi iść fatalnie, skoro dok miał być zgodnie z kontraktem oddany po siedemnastu miesiącach od wejścia kontraktu w życie. Przypominam, że kontrakt wszedł w życie w grudniu 2020 roku, a więc, proszę państwa, w maju 2022 roku dok oraz głębia dokowa powinny być gotowe. Przypomnę państwu,

że we wszystkich planach finansowych, również przedstawianych na posiedzeniu Komisji przynajmniej dwa lata temu, w roku 2020, było wpisane, że w roku 2022 przychody „Gryfii" z tytułu nowego domku wyniosą 45 mln zł. Proszę państwa, budowa głębi dokowej, jeżeli w ogóle się zacznie, potrwa minimum trzy lata. Dwa lata to naprawdę bezwzględne minimum, ale realnie są to trzy lata. Wobec tego dok może wejść ewentualnie do eksploatacji, jak będzie gotowa głębia, czyli za trzy lata.

Kolejna sprawa, proszę państwa, to taka, że w tej chwili „Gryfia" jest dopiero na etapie wyboru wykonawcy posadowienia doku. Właśnie te prace mają zająć do trzydziestu sześciu miesięcy. Kolejna sprawa, proszę państwa, to cena doku. Nie wiem, czy państwo sobie zdajecie sprawę, że cena doku była podawana na mniej więcej 123 mln zł, natomiast wartość ta jest skrajnie niedoszacowana. Podawałem, że to będzie wartość w okolicach 400 mln zł, jeżeli w ogóle dojdzie do końca budowy doku, a na to niestety, się nie zapowiada.

Kolejna sprawa to to, co jest najważniejsze według projektów, które zostały przekazywane w mediach przez „Gryfię". Zostało pokazane medialne, z rysunkami, jak ma wyglądać wykonanie głębi dokowej, nowego nabrzeża. Zrobiłem wyliczenia z ludźmi, którzy zajmują się budową terminali promowych i portów. Z wyliczenia wyszła nam kalkulacja, że to nie będzie czterdzieści kilka milionów, jak mówił tutaj pan dyrektor naczelny Trzeciakowski, tylko jest to kwota z rzędu od 120 do 150 mln zł. To jest realna cena wykonania głębi dokowej pod dok, który miał kosztować rzekomo 123 miliony złotych. Jak dobrze pójdzie, cena może dojść do 400 mln zł.

Następna sprawa, proszę państwa. W materiale o „Gryfii" Ministerstwo Infrastruktury pisze, że w planie modernizacji „Gryfii" położono nacisk na, uwaga, inwestycje, czyli jak rozumiem, opóźnioną budowę doku, w którą inwestuje nie „Gryfia", a Fundusz Rozwoju Spółek na nieznanych, jak wiemy, zasadach, dlatego że nie wiadomo, ile to będzie kosztowało oraz kiedy dok w ogóle będzie wykonany. Wszystkie terminy wskazane w dokumentach zostały już przekroczone.

Dalej jest to rozbudowa potencjału. Jak rozumiem, przez rozbudowę potencjału rozumie się destrukcję, czyli zaoranie stoczni remontowej w Świnoujściu, która stanowiła praktycznie 50% potencjału produkcyjnego. Obecnie zarząd „Gryfii" chwali się w mediach, że mają problemy, dlatego że muszą odmawiać remontów. Wobec tego jest pytanie, to czemu zamknięto Świnoujście i zlikwidowano prawie 50% potencjału stoczniowego. Przypomnę państwu, że jeden dok ze Świnoujścia wrócił do Szczecina na miejsce starego doku tego samego typu, który był sprzedany w latach 90. Drugi dok prawie dwa tygodnie temu wypłynął do Gdańska w ramach wyrównywania potencjału stoczniowego pomiędzy zachodniopomorskim a pomorskim. Zachodniopomorskie pomogło, w Gdańsku stoi nasz dok. Ciekawe, czy tam przyjdą klienci. To jest też bardzo ważne.

I ostatnia rzecz, proszę państwa, to oczywiście koncentracja produkcji, czyli zmniejszenie w wyniku ograniczenia produkcji do mniej atrakcyjnej lokalizacji, dlatego że Świnoujście było lepszą lokalizacją, na pewno było lepszą dla nowego doku jak Szczecin. Proszę państwa, co dalej? Rzekome inwestycje, poza opóźnionym dokiem, to z tego, co tu wymieniono, naprawa elewacji budynku socjalnego i podczyszczanie głębi dokowej znajdującej się, proszę państwa, pod dokiem nr 5. Przypomnę państwu, że teren okalający dok nr 5 należy do firmy ST3 Offshore, a konkretnie do syndyka. W momencie sprzedania nieruchomości, całości fabryki innemu podmiotowi „Gryfia" może dostać wypowiedzenie. Dok będzie musiał sobie znaleźć nowe miejsce, dlatego że miejsce, gdzie jest, nie jest jego. To jest to.

Proszę państwa, mam pytanie, czy ministerstwo w ogóle przeczytało ze zrozumieniem to, co samo napisał. Niestety, widzę, że nie, dlatego że jak powiedziałem, wynik finansowy „Gryfii" za rok 2020 był najgorszym w historii od początku stworzenia stoczni, a wynik za rok 2021 pod względem straty na sprzedaży jest gorszy. A więc mamy do czynienia z sytuacją gorszą, jeżeli chodzi o wynik na sprzedaży niż rok wcześniej, pomimo faktu, że pozbyto się Świnoujścia, zamknięto je. Powiem państwu, dlaczego na rozprawie nie ma pana dyrektora naczelnego Trzeciakowskiego. O godz. 11.00 w Goleniowie jest rozprawa przed sądem pracy. Stu pracowników byłej stoczni „Gryfia" sądzi się z „Gryfią" o odszkodowania, o pieniądze, o niesłuszne zwolnienia.

Proszę państwa, w zagadnieniach handlowych jest mowa o budowie przez „Gryfię" statku z napędem hybrydowym. Może więcej na temat tego sukcesu. Otóż proszę państwa, to nie „Gryfia" robiła ten statek, to nie „Gryfia" go robiła, robiła to firma, która po prostu robiła u nich na doku tę robotę. Mieli swoje własne zlecenie. „Gryfia" tego nie wykonywała, albowiem nie ma ludzi z takimi kompetencjami. Wymienianie czegoś takiego w dokumentach w ogóle jest śmieszne. To jest to.

Proszę państwa, w zagadnieniach kadrowych brakowało odniesienia się do kwestii przedłożenia chyba po raz kolejny dyrektorowi naczelnemu „Gryfii" zarzutów przez prokuraturę na wniosek Centralnego Biura Antykorupcyjnego. Przypomnę, że w 2019 roku pan Trzeciakowski dostał po raz pierwszy inne zarzuty, tam trzeba było wpłacić 150 tys. zł poręczenia majątkowego, w roku 2020, całkiem niedawno, były kolejne, całkiem inne zarzuty prokuratury w Katowicach. Tutaj było wpłacone 100 tys. zł poręczenia majątkowego. Mam pytanie, ile jeszcze trzeba czasu. Jak ważny jest pan Artur Trzeciakowski dla „Gryfii", żeby taka osoba w ogóle funkcjonowała i budowała opinię o stoczni? Zapomnijmy już o panu prezesie, który jak wiemy, ma wyrok sądowy związany z tym, że nie ma żadnych kompetencji.

Proszę państwa, w tej chwili są pytania, jeżeli chodzi o... Teraz jeszcze jedna bardzo ważna sprawa. Proszę państwa, skoro „Gryfia" nie przynosi przychodów na działalności operacyjnej, to z czego ma spłacać leasing za nowy dok nr 8? Następna sprawa. Stocznia obecnie nie ma żadnych klientów, których statki kwalifikowałyby się, jeżeli chodzi o swoją wielkość, do remontów na doku nr 8. Tak jak powiedziałem, dok ten powinien stać w Świnoujściu, dlatego że tam mógłby zarobić w związku z bliskością promu, większym portem i bliskością Bałtyku. W Szczecinie najprawdopodobniej będzie po prostu stał pusty, jeżeli w ogóle kiedykolwiek stanie.

Proszę państwa, teraz rzecz najciekawsza, jeżeli chodzi o Stocznię Szczecińską Nową. Jak to jest możliwe, że stocznia przynosi w roku 2021 sześciokrotnie wyższą stratę jak w roku 2020? Jak to jest możliwe, że na podstawowej działalności, która wiąże się z wynajmem i dzierżawą dla obcych podmiotów nieruchomości i terenów, stocznia przyniosła minus 12 mln zł straty na sprzedaży? Przecież to jest absolutnie niemożliwe. Co ci ludzie robią, że przynoszą takie straty? Trzeba być mistrzem, żeby na majątku, proszę państwa, przynosić takie straty.

Proszę pastwa, następna sprawa. Oczywiście jak powiedziałem, nie został zatwierdzony przez Fundusz Rozwoju Spółek cały plan budowy. Nie ma go zatwierdzonego. Wciąż są rozgrywki pomiędzy stocznią, projektantem. Oczywiście Fundusz Rozwoju Spółek zatwierdza kolejne etapy, ale tak naprawdę w tej chwili nie ma prawdziwego rzeczowego harmonogramu budowy doku. Proszę państwa, pytanie, czy kontrakt z 2020 roku był aneksowany, albowiem zawiera on różne terminy. Uważam, że powinien być aneksowany.

Proszę państwa, teraz kolejna sprawa. Jaki jest obecnie, na koniec 2021 roku poziom realizacji kontraktu budowy doku według opinii inspektora nadzoru wyznaczanego przez Fundusz Rozwoju Spółek? Tak było zapisane w umowie, że kolejne etapy powinny być zatwierdzone przez Fundusz Rozwoju Spółek. Skoro nie ma wykonanej całej dokumentacji, na jakiej zasadzie kolejne środki są wypłacane? Według mojej wiedzy, stan zaangażowania projektu jest poniżej 4%. Drugie pytanie, jakie środki zostały dotychczas zaangażowane przez Fundusz Rozwoju Spółek w ramach zaliczek na budowę doku. Na jakiej podstawie, skoro jej nie ma, było zatwierdzenie projektu budowy przez danego klasyfikatora? Powiem państwu, że według moich informacji, 123 mln zł, jest to cena, która została wskazana inicjalnie w dokumentacji, a na dzień dzisiejszy Fundusz Rozwoju Spółek zapłacił Stoczni Szczecińskiej Nowa 80 mln zł. Proszę państwa, to są pieniądze wpakowane w błoto, albowiem dok nigdy nie powstanie.

Mówię to z całą świadomością i odpowiedzialnością za swoje słowa, albowiem metoda, w jaki sposób dok jest budowany, jest, proszę państwa, delikatnie, mówiąc szalona. Nie wiem, czy państwo wiecie, że po drodze zbudowano keson o wartości około jednego miliona złotych. Służy on do łączenia elementów, segmentów w jedną całość na wodzie. Keson jest rozebrany, leży w Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" w jednym miejscu, otoczony jest płotem. Wiemy, że nigdy nie będzie wykorzystany. W związku z tym, tak są marnowane publiczne środki. Proszę państwa, tak naprawdę na dzień dzisiejszy nikt nie wie,

kiedy dok powstanie, nie ma pewności, czy w ogóle powstanie. Podobnie jest z głębią dokową i infrastrukturą, w której dok miałby pracować. To jest to.

Proszę państwa, teraz...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pełnomocniku, bardzo proszę, żeby jednak pan konkludował, dlatego że zajmuje pan bardzo dużo czasu.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Przepraszam, wiem, ale są to ważne zagadnienia. Dziwię się, że ministerstwo tych rzeczy nie porusza. Proszę państwa, ważna sprawa. Cała rzecz związana z likwidacją Świnoujścia pokazuje jedną rzecz. Zlikwidowano stocznię, która była stocznią dochodową, przez którą „Gryfia" miała generalnie plus. Zlikwidowano Świnoujście w taki sposób, że pocięto na złom dobre dźwigi, które miały dozór techniczny, zamiast sprzedać je na otwartym rynku. Dokonano dokładnej dewastacji terenu i sprzedano ów teren, uwaga, za kwotę dwukrotnie taką, jaka wynikała z wycen biegłych. Była to dwukrotna cena tego, co faktycznie wynikało ze wszystkich wycen majątkowych, jakie do tej pory „Gryfia" miała.

To też jest element, proszę państwa, pomocy, podobnie jak ORP Lublin, remont którego, jak państwo wiedzą, do końca tego roku się nie skończy. W przyszłym roku będzie już piąta rocznica rozpoczęcia remontu. Proszę państwa, dok jest tylko elementem zrobienia dofinansowania do nierentownej Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" i nierentownej „Gryfii". Niestety, „Gryfia" od lat jest już, proszę państwa, zakładem budżetowym, który bez dofinansowania państwa nie jest w stanie w ogóle na rynku funkcjonować, o czym mówiłem wielokrotnie. Chciałbym, żebyście to państwo wiedzieli. Mam nadzieję, że panie z Funduszu Rozwoju Spółek mają pełną świadomość, że grozi im za to odpowiedzialność karna. Mam nadzieję, że sprawa budowy doku kiedyś trafi do prokuratury, będzie przedmiotem rozważań sądu i odpowiednie osoby poniosą za to odpowiedzialność, tak jak za stępkę, za lodołamacz poklejony taśmą, za likwidację ST3 Offshore przez MARS, za likwidację Ship-Service i za zamknięcie stoczni remontowej w Świnoujściu. Dziękuję, panie przewodniczący, że mogłem tak długo, ale to są ważne...

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Z tego, co widzę pan pełnomocnik usłyszał wyrok...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

... zgodnie z którym miał przeprosić Morską Stocznię Remontową „Gryfia". Tak więc to podważa jakikolwiek jego obiektywny głos...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

... i niedopuszczalny sposób mówienia, panie przewodniczący, jako urzędnika.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Nie mam żadnego uprawomocnionego wyroku.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Nie życzymy sobie. Może jak był pan wicewójtem w gminie Dobra, to mógł pan sobie pozwalać na tego typu wypowiedzi, ale reprezentuje pan marszałka województwa na posiedzeniu komisji sejmowej. Wymagamy trochę kultury.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie ministrze. Pan Jacek Dubiński. Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. OPZZ. Bardzo proszę, panie Jacku.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, przewodniczący Rady Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych województwa zachodniopomorskiego Jacek Dubiński:

Dzień dobry. Witam pana przewodniczącego. Witam panie posłanki i panów posłów, przedstawicieli rządu. Moja wypowiedź będzie krótka. Na początku, małe skrzywienie zawodowe związane z tym, że obserwuję tę dyskusję. Jeżeli przejmuję statek czy siłownię okrętową w ciągu doby, jest to krótki czas, albo w jeszcze krótszym czasie, to na drugi dzień armator nie pyta mnie, co robił mój poprzednik, ani ja nie mogę się pytać, jeżeli coś źle zrobił. Po prostu muszę doprowadzić to do właściwego stanu. Chciałbym zwrócić uwagę wszystkich dyskutujących, że na tym polega przejmowanie władzy, przejmowanie dyrekcji i przejmowanie obowiązków.

Druga sprawa. Chciałbym odwołać się do słów posłów w sprawie elektrowni wiatrowych oraz do słów pana posła Płażyńskiego. Zresztą jako klient stoczniowy i eksploatator statków, jako starszy mechanik okrętowy chciałbym mianowicie zwrócić uwagę, że stocznie tylko składają. Natomiast chciałbym się dowiedzieć, jako że jest reprezentacja ministerstwa, ile jest polskiego wkładu poza siłą roboczą, poza blachami, poza myślą konstrukcyjną, która jest rzeczywiście droga. Ile wkładamy rzeczy tego typu, o których była mowa, urządzeń okrętowych, silników okrętowych, silników pomocniczych, śrub nastawnych, sterów strumieniowych, urządzeń balastowych, automatyki? Kiedyś to wszystko było produkowane w naszym kraju. Chciałbym się dowiedzieć, czy przemysł ten jest odbudowywany czy też w stoczniach będziemy tylko składać z elementów zachodnich. Powiem z praktyki zawodowej, że ostatnie nowoczesne elementy polskiego wyposażenia na statkach zachodnich to były trzy lata temu małe elementy na licencji, zrobione zresztą w Polsce. Takie jest moje pytanie.

Druga kwestia również jest połączona z eksploatacją. Chciałbym państwu powiedzieć, że armator rozlicza pracę statku co do sekundy. Kończąc manewr piszę godzinę co do sekundy w celu rozliczenia paliwa, wszystkich liczników. Chciałbym zapytać, jaki jest sens likwidacji Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu. Jeżeli mam tzw. remont międzyklasowy niewymagający dokowania, niewymagający pójścia do Szczecina, przez trzy godziny spalania paliwa, remont mogę... Wcześniej takie remonty robiło się w Świnoujściu. Któremu armatorowi będzie się opłacało zawijać w tym momencie do Szczecina, ponosząc ryzyko przejścia przez nasz tor wodny, który faktycznie jest teraz pogłębiany? Ponadto wejścia na mieliznę także się zdarzają, czego ostatnio doświadczył chyba rosyjski statek. Jest to niebezpieczeństwo i są to koszty. Poza tym chciałbym zwrócić uwagę, że Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu, jak pamiętam, a lat już trochę mam, kończyłem jeszcze Politechnikę Szczecińską, miała wysoko wykwalifikowaną kadrę. Jeden z moim kolegów z roku prowadził tam przedłużenia statków. Dwa czy trzy lata armator niemiecki TT-Line szukał w Polsce stoczni, która by to zrobiła. Żadna nie mogła się tego podjąć, a kiedyś to robiliśmy. Jest pytanie o sens oraz o to, jak to wygląda ekonomicznie, skoro armatorom nie będzie się opłacało na remont międzyrejsowy wchodzić do Szczecina, dlatego że to kosztuje, a liczy się wszystkie pieniądze. Dlaczego to zlikwidowaliśmy?

I ostatnia sprawa związkowa. Po prostu wyrzuciliśmy 200 osób na bruk. Jeżeli chodzi o zaoferowanie komuś pracy w Szczecinie, jeżdżenia, teraz S3 jest zrobiona, ale jest to przynajmniej półtorej godziny do Szczecina rano i znów półtorej godziny, to który pracownik podejmie się takiej pracy przy takich cenach paliwa? Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie przewodniczący. Teraz proszę panią minister i panów ministrów o udzielenie odpowiedzi. Panowie, może najpierw panią minister dopuścimy do głosu. Bardzo proszę, pani minister Izabela Antos. Czy zechce pani odnieść się do dyskusji, do pytań?

Podsekretarz stanu, zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Izabela Antos:

Tak, panie przewodniczący. Bardzo dziękuję za udzielenie głosu i za pierwszeństwo. Nie ukrywam, że wzywają mnie już powoli dalsze obowiązki, więc syntetycznie chciałabym się odnieść do tych kwestii, które tutaj padły podczas wystąpień. Zaczynając od struktury właścicielskiej Energomontażu Północ Gdynia, w chwili obecnej trwa proces restruk-

turyzacji, jeżeli chodzi o aktywa w grupie Agencji Rozwoju Przemysłu. Tak jak tutaj pan poseł słusznie zwrócił uwagę, naszym celem jest osiągnięcie jednolitej struktury w zakresie tego podmiotu. Powinno to nastąpić w przeciągu kilku miesięcy. Maksymalnie na pewno w tym roku temat zostanie zamknięty.

Jeżeli chodzi o offshore, tak jak wskazywałam w swoim wystąpieniu, jest zawarty list intencyjny dotyczący rozwoju morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku. To była także informacja publiczna. W chwili obecnej Agencja Rozwoju Przemysłu i pozostałe podmioty z rynku z kapitałem polskim prowadzą szerokie konsultacje i przygotowania do ruszenia z pracami.

Wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Mateusz Berger:

Do wykorzystania potencjału grupy Agencji Rozwoju Przemysłu w ramach *local content*.

Podsekretarz stanu, zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Izabela Antos:

Tak, pan prezes tutaj dopowiada. Jeżeli chodzi o ST3 Offshore, były prowadzone analizy co do możliwości włączenia owych aktywów w szeroko rozumianą grupę Agencji Rozwoju Przemysłu. Na chwilę obecną nie przyniosły one pozytywnych wyników, natomiast z tego, co mi wiadomo, ST3 Offshore jest w zainteresowaniu...

Wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Mateusz Berger:

Jest w szerokim zainteresowaniu członków...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, żeby pan prezes nie wspomagał pani minister, dlatego że to raczej przeszkadza niż pomaga. Albo jedna osoba zabiera głos, albo druga.

Wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Mateusz Berger:

Przepraszam.

Podsekretarz stanu, zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Izabela Antos:

Oczywiście. Aktywa ST3 Offshore jest w zainteresowaniu szeroko rozumianej grupy instytucji systemu rozwoju. Natomiast nie jesteśmy w stanie tutaj więcej powiedzieć. Z tego, co wiem, trwają różnego rodzaju analizy na niższych poziomach.

Co do kwestii prognoz, również przedstawiłam je w swoim wystąpieniu, podając konkretne kwoty. W roku bieżącym zaplanowane zostały przychody na poziomie 533 mln zł.

Co do kwestii nadzoru i współpracy ze spółką Baltic Operator, panie pośle, panie przewodniczący, do tej pory nie miałam żadnych sygnałów ani żadnych informacji, że jest jakikolwiek problem. W związku z tym oczywiście podejmiemy stosowne działania, natomiast z tego, co mi wiadomo, jeżeli chodzi o wszelkie informacje, kiedy przychodzi prośba o ich przekazanie przez Agencję Rozwoju Przemysłu bezpośrednio bądź za pośrednictwem Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, do tej pory nie było żadnych problemów. Wszystko jest przekazywane terminowo. Oczywiście też jestem do kontaktu w każdej chwili, jeżeli tylko będzie taka potrzeba. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani minister. Czy pan minister Kanthak czy pan minister Witkowski?

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Może pan minister Kanhak, dlatego że muszę wyjść.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan poseł chciał zabrać głos?

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Nie, pan poseł prosi, żebym odpowiedział.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Za chwilę prowadzę posiedzenie podkomisji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

To bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

A interesują mnie te wątki, które będzie przedstawiał pan minister Jan Kanthak.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan minister Kanthak już zaczął, więc proszę.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Ja też za chwilę, niestety, będę musiał opuścić posiedzenie Komisji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odpowiadam na pytania. Pierwsze pytanie zadawał pan poseł Aziewicz. W kwestii rad nadzorczych, proszę wybaczyć, w ramach samej Polskiej Grupy Zbrojeniowej jest około kilkuset stanowisk w radach nadzorczych. Tak więc proszę nie oczekiwać ode mnie, że będę kojarzył personalnie pana Marka Dudzińskiego. Naprawdę nie znam tej osoby.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Wymieniałem ją już na forum Komisji ze cztery razy.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Nie znam tej osoby. Proszę mnie zwolnić z odpowiedzi na to pytanie, zwłaszcza że członków rady nadzorczej w PGZ Stocznia Wojenna ustala PGZ, a nie Ministerstwo Aktywów Państwowych. Jak wspominałem, Minister Aktywów Państwowych nie wykonuje praw z akcji w stosunku do żadnej stoczni.

Jeżeli chodzi o kwestię, którą podniósł też pan poseł Aziewicz, dotyczącą przechyłu doku nr 1 wraz ze statkiem HORDAFOR, poproszę tutaj panią dyrektor o podanie szczegółowej informacji. Według wiadomości, które otrzymałem, zdaje się, że tego typu informacje zostały przekazane do pana posła, ale jeżeli nie, to teraz doprecyzujemy, zgodnie z informacjami, które otrzymaliśmy od Stoczni Remontowej „Nauta”.

Dyrektor Departamentu Polityki Finansowej Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. Hanna Szeska-Grudzińska:

Jeżeli chodzi o tę kwestię, faktycznie strata została tak naprawdę rozliczona i pokryta ubezpieczeniem. Jeżeli więc chodzi o kwestię wpływu tak naprawdę...

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Pytam o kwotę.

Dyrektor departamentu Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. Hanna Szeska-Grudzińska:

O kwotę. Wraz ze zwrotem kosztów jest to w okolicach 9 – 9,5 mln zł.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Dziękuję.

Dyrektor departamentu Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. Hanna Szeska-Grudzińska:

Hanna Szeska-Grudzińska. PGZ.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Kolejne pytania padły od pana posła Urbaniaka z Gdańska. Dotyczyły sytuacji finansowej Stoczni Remontowej „Nauta”. Tutaj poproszę o udzielenie dokładnej odpowiedzi przez panią prezes Monikę Kozakiewicz, która jest na łączach.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Czy pani prezes jest z nami?

Wiceprezes, p.o. prezes zarządu Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. Monika Kozakiewicz:

Tak. Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli chodzi o aktualną sytuację Stoczni Remontowej „Nauta”, chciałabym podkreślić, że stocznia obecnie nie znajduje się już w procesie restrukturyzacji.

Przyśpieszone postępowanie upadłościowe zostało zakończone prawomocnym wyrokiem o przyjęciu układu. Postanowienie to zostało uprawomocnione w ubiegłym roku

w listopadzie. Stocznia zrealizowała już pierwszą ratę płatności w stosunku do swoich wierzycieli. Zanotowałam sobie tutaj, że pan poseł, panowie posłowie zapytali o wysokość wierzytelności. A więc jeżeli chodzi o wierzytelności wymagalne stoczni, które zostały objęte układem, było to 251 mln zł. Z propozycji układowych, na które przystali nasi wierzyciele, 30% wierzytelności zostało umorzonych. 35% owych wierzytelności to jest kwota 61 mln zł. Zostanie ona konwertowana na kapitał zakładowy stoczni. Proces ten już się toczy. Pozostałe 35% wierzytelności zostanie przez stocznię spłacone. Zapłata będzie następowała w ciągu kolejnych piętnastu lat. Stocznia rozpocznie obsługę pozostałej części układu w terminie osiemnastu miesięcy od daty zatwierdzenia układu. Będzie to czerwiec 2023 roku. Obecna sytuacja stoczni jest dobra. W chwili obecnej na bieżąco obsługujemy nasze zobowiązania. Posiadamy płynność finansową.

Może od razu też odpowiem szanownej Komisji na drugie pytanie, które sobie zanotowałam. Było pytanie dotyczące programu nowa szansa. Jak państwo może wiecie, otwarcie postępowania układowego nastąpiło, zbiegło się z wybuchem pandemii w Polsce. Niestety, otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego uniemożliwiło stoczni staranie się o tarcze anycovidowe, które zostały uchwalone przez Sejm. Jednakże bodajże w lipcu 2020 roku została przyjęta ustawa o pomocy firmom w restrukturyzacji. To właśnie był program nowa szansa. Stocznia złożyła wniosek do Agencji Rozwoju Przemysłu. Program jest kierowany właśnie do firm w restrukturyzacji. Ze względu na to, że stocznia jest dużym przedsiębiorcą, a program ten to pomoc publiczna i jako pomoc publiczna musi być notyfikowany w Unii Europejskiej, w chwili obecnej właśnie trwa proces notyfikacji w Unii Europejskiej.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan minister.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Padło jeszcze pytanie od pana posła Kacpra Płażyńskiego dotyczące programu Miecznik. Tutaj poproszę o zabranie głosu pana dyrektora Cezarego Cierzana z Polskiej Grupy Zbrojeniowej, tylko może jeszcze poproszę pana posła Płażyńskiego, żeby skierował jakieś konkretniejsze prośby, jeżeli chodzi o informacje, które chciałby uzyskać od pana dyrektora.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę, panie pośle.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wydawało mi się, że moje pytania są dosyć konkretne w kontekście generalnego braku informacji odnośnie do tego programu. Znamy założenia ogólne. Wszyscy jesteśmy pod wrażeniem planowanych inwestycji, ale tak naprawdę rozumiejąc pewną skalę poufności dotyczącej kontraktów wojskowych i naszych bilateralnych stosunków z Brytyjczykami, jednak chciałbym się dowiedzieć czegoś, co jest dozwolone.

Proszę, żeby posłom przekazać chociażby to, ile umów jest zawartych. Czy jest jakaś umowa dłuższej współpracy? Jak ma wyglądać włączenie do łańcuchów dostaw, czy możemy się o tym dowiedzieć czy nie? Jak mówił pan z OPZZ, na ile jednostki te będą budowane również w oparciu o polskie technologie, z czego będą polskie technologie, w jakim obszarze, a więc ile rzeczywiście będzie się tworzyło w Polsce? Czy zamierzamy zbudować tu jakiś przemysł w kontekście wieloletnich kontraktów? Wiąże się z tym też to, o co pytałem, czy później zamierzamy z Brytyjczykami budować liniowo fregaty. Czy to jest pomysł na dłuższy biznes? Wtedy widzę rzeczywiście duże okno na poważne inwestycje przemysłowe w Polsce, być może nawet wspólnie realizowane z Brytyjczykami, na wspólne tworzenie technologii.

Panie ministrze, są różne inwestycje chociażby w Unii Europejskiej. Teraz trwają wspólne prace nad czołgiem w ramach niektórych państw Unii Europejskiej, ale jest też myśliwiec, który w zasadzie już jest zbudowany, w zasadzie już idzie na sprzedaż. Jest zbudowany przez Niemców, Francuzów i jeszcze, zdaje się, kilka państw. Nie mówię tutaj o kontekście Unii Europejskiej, ale wspólne poważne przedsięwzięcia gospodarcze

w rejonie polityki bezpieczeństwa nie są rzadkością. Z rozmów kuluarowych wydawało mi się, że to też było na tapecie w kontekście Miecznika.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan minister.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Bardzo dziękuję. Proszę o zabranie głosu pana dyrektora Cezarego Cierzana.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan Cezary Cierzan. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Projektów Zbrojeniowych Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. Cezary Cierzan:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Cezary Cierzan. PGZ S.A.

Panie pośle, odpowiadając na pana pytania, może jedno zdanie podsumowania, gdzie obecnie jest program Miecznik, bo 10 marca zakończyliśmy pierwszy podetap umowy. Zgodnie z harmonogramem, w kosztach zdefiniowaliśmy projekt i dostarczyliśmy zamawiającemu wiele dokumentów koncepcyjnych, na bazie których zamawiający zdecydował o konkretnej konfiguracji okrętów. Oznacza to, że mają być one budowane w Polsce na bazie projektów. To nie jest jeden projekt, ponieważ mamy do czynienia przynajmniej z kilkoma projektami. Jednym z głównych projektów jest projekt platformy okrętu. Na tejże platformie będziemy montować różne systemy walki, które również wymagają zaprojektowania, jeżeli chodzi o system, czyli pewne logiczne, fizyczne połączenia pomiędzy podsystemami. A więc na ten moment program, jeżeli chodzi o przemysł, jest realizowany, co też warto tutaj podkreślić, nie tylko przez Polską Grupę Zbrojeniową, ale w konsorcjum ze spółką PGZ Stocznia Wojenna oraz Remontowa Shipbuilding, podmiotem prywatnym. Jest realizowany na ten moment zgodnie z planem, z terminami. Współpraca pomiędzy przemysłem a wojskiem również przebiega bardzo dobrze.

Jeżeli chodzi o pytania szczegółowe dotyczące przemysłowej współpracy polsko-brytyjskiej, panie pośle, szanowni państwo, zawarliśmy wszystkie niezbędne strategiczne umowy dotyczące współpracy przy projekcie. Będziemy zawierać dalej wiele innych umów wykonawczych w tym zakresie. Też zawarliśmy już pewne umowy, nie wchodząc tutaj w szczegóły harmonogramu postępowania, jeżeli chodzi o współpracę. Są to takie obszary, jak dostawy projektów, projektowanie i niezbędne licencje, żeby okręt móc w Polsce wybudować. Jest to również wsparcie konsorcjum w zakresie zarządzania całym programem w całym cyklu życia programu, są to transfery technologii i wiedzy produkcyjnej celem wytworzenia tutaj potencjału produkcyjnego, który skróci nam harmonogramy dostaw, jak też poprawi aktywność kosztową i jakość produktu, czyli okrętów. Jest to także to, o co jak rozumiem, pyta pan poseł, czyli stworzenie strategicznych modeli współpracy z podmiotami, nie tylko z firmą Babcock, ale również Thales. Są to dwaj nasi główni strategiczni zagraniczni partnerzy w zakresie realizacji innych projektów poza polskim programem Miecznik. Mówimy tutaj o budowie tego typu okrętów na rynki trzecie lub też byciu, pozostaniu w pewnym łańcuchu dostaw właśnie w konstelacji międzynarodowej w innych projektach i dostarczaniu np. modułów okrętów lub też konkretnych systemów czy podsystemów walki.

W międzyczasie padło jeszcze trzecie pytanie. Jeżeli chodzi o polskie technologie, teraz wchodzimy w kolejny etap projektowania, gdzie na przełomie maja i czerwca będziemy identyfikować wszystkie technologie posiadane w kraju, które mogą być zastosowane na okrętach. Będziemy też identyfikować obszary prac badawczo-rozwojowych lub prac rozwojowych, gdzie moglibyśmy wytworzyć pewne komponenty czy to do systemu walki, czy to do systemów ogólnookrętowych.

Sekretarz stanu w MAP Jan Kanthak:

Dziękuję, panie dyrektorze. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, zapytam jeszcze w związku z tym, że jesteśmy na łączach z panem prezesem Lulewiczem, czy chciałby jeszcze coś dopowiedzieć.

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna sp. z o.o. Paweł Lulewicz:

Szanowny panie ministrze, szanowni panowie przewodniczący, szanowni państwo, poza programem Miecznik, o którym tutaj wyczerpująco opowiedział pan dyrektor, chciałbym przekazać kilka informacji dotyczących samej stoczni. Padały tutaj pytania dotyczące wyników Stoczni Wojennej, pytały pytania dotyczące infrastruktury.

Szanowni państwo, tak jak zostało to już wcześniej zauważone, rozwój przemysłu wymaga podejścia długofalowego, merytorycznego i bardzo spokojnego. W ramach Stoczni Wojennej w pełnym porozumieniu z naszą grupą, Polską Grupą Zbrojeniową z uwagą przeanalizowaliśmy zasoby, które posiadamy. Doszliśmy do wniosku, że część z tych zasobów wymaga wymiany, wymaga odświeżenia, również, a może przede wszystkim w związku z planowaną realizacją programu Miecznik, w którym to programie Stocznia Wojenna pełni rolę integratora. Rola ta, zadania te wymagają nowoczesnej infrastruktury, procesów zautomatyzowanych, zrobotyzowanych. Takie inwestycje za chwilę będziemy, szanowni państwo, na terenie Stoczni Wojennej przeprowadzać. W związku z planem rozwoju, realizacji, planem inwestycyjnym dokonaliśmy korekt, jeżeli chodzi o sprzedaż części niepracujących aktywów na koniec ubiegłego roku. Zapewniam, że 100% środków z owej sprzedaży to nie są środki, które zostaną przejedzone, mówiąc brzydko, przez spółkę, natomiast są to środki, które w 100% są i będą przeznaczane na inwestycje. Tutaj daję państwu gwarancję, że tak jest. Odbywa się to również w pełnym porozumieniu z PGZ S.A., pod kontrolą PGZ S.A., a więc nie ma mowy o tym, że spółka podejmuje jakieś działania, ruchy związane ze sprzedażą aktywów po to, żeby poprawić sobie bilans. Absolutnie nie ma to miejsca. Środki w 100% są przeznaczane i będą przeznaczane na inwestycje.

Jeżeli chodzi o finansowanie bieżące, tutaj z ust bodajże pana posła Aziewicza padła insynuacja, że mamy do czynienia z jakąś pomocą publiczną. Absolutnie, szanowni państwo, jakiekolwiek finansowanie bieżące, które jest udzielane Stoczni Wojennej czy to ze środków bankowych za pośrednictwem grupy PGZ S.A., czy to bezpośrednio z grupy nie stanowi pomocy publicznej. Wszystkie środki trafiają do stoczni na warunkach rynkowych. Mamy na to odpowiednie dokumenty, zgody. Tak więc nie ma mowy o jakiejkolwiek nieuprawnionej pomocy publicznej w tym zakresie.

Szanowni państwo, jeszcze dwa zdania. Chciałbym też powiedzieć kilka rzeczy. Niezależnie od naszego przygotowania do programu Miecznik stocznia odnosi sukcesy, i to nie tylko, jeżeli chodzi o te związane z realizacją projektów modernizacyjnych, remontowych dla polskiej marynarki. Dokładnie za dwa dni podpisujemy protokół zdawczo-odbiorczy na jedną z naszych fregat, która jest w służbie Marynarki Wojennej, ORP Kościuszko, ale również mamy za sobą jeden bardzo udany i bardzo rentowny kontrakt dla marynarki niemiecki. Może nie był to duży kontrakt. Staraliśmy się tutaj wykazać należytą staranność. Udało się to zrobić. Jest to kontakt, z którego klient niemiecki jest bardzo zadowolony, jest zadowolony do tego stopnia, że podpisaliśmy umowę, kolejny podobny kontrakt. Tutaj też oczywiście nie chcę zdradzać warunków finansowych, natomiast jest to kontrakt, na którym osiągnęliśmy dziesięcioprocentową rentowność. A więc tym wszystkim, którzy znają specyfikę przemysłu stoczniowego, z całą pewnością możemy powiedzieć, że jest to duży sukces. To tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze pan minister chciał coś dodać? Pan minister Witkowski Grzegorz cierpliwie czekał, więc bardzo proszę pana ministra.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Doświadczenie naszych Komisji odnośnie do portów uczy, że one zawsze gdzieś tam lekko zahaczają o prawdziwe e-dane, dlatego zaraz przekażę głos panom prezesom „Gryfii” i stoczni „Wulkan”, ponieważ tak naprawdę nasza dyskusja odnośnie do zachodniego Pomorza odbywała się wokół przeniesienia produkcji stoczniowej ze Świnoujścia oraz programu Batory, stępki i stoczni „Wulkan”. Znowu gorzka konstatacja, że wbrew prośbom, żeby do prehistorii nie sięgać, zawitała u nas na posiedzeniu Komisji nawet pani premier Szydło, zawitała jakaś pani od okien, jako żywo nie wiem, kto to jest, ale pozdrawiamy panią od okien, i kilka jeszcze innych

osób. Przede wszystkim bardzo mało powiedzieliśmy o stoczniowcach, którzy bardzo ciężko pracują. Chciałbym z tego miejsca bardzo im podziękować, ponieważ poprzedni rok obfitował w bardzo wiele prac, remontów, nowych budów, nowych kontraktów, ale też dużo pomyj się na nich wylało, jak np. chociażby insynuacje o jakichś lodołamaczach na taśmę klejącą albo inne rzeczy.

Nie da się, szanowni państwo, osiągnąć innych wyników, lepszych wyników stosując cały czas te same metody. Stąd decyzja o przeniesieniu całej produkcji ze Świnoujścia do Szczecina. Żadna krytyczna infrastruktura stoczniowa nie została zniszczona, wręcz przeciwnie, została odpowiednio zagospodarowana na potrzeby produkcji stoczniowej w Szczecinie. Było więcej takich spotkań, ale ja osobiście dwukrotnie rozmawiałem ze związkowcami ze szczecińskiej „Gryfii" tak, żeby pakiet pomocowy albo oferty pracy były jak najlepiej skrojone do ich niebywałych umiejętności, ale też do potrzeb i możliwości Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" w Szczecinie. Ile osób pracuje tam ze Świnoujścia, zaraz pan dyrektor powie, natomiast pan poseł pytał o informacje, kto z imienia i nazwiska, co jest... Będę bronił koncepcji o nazwie inwestowanie w dok w Świnoujściu, ponieważ im więcej infrastruktury stoczniowej do budowy, do remontów, do przebudowy, tym więcej stoczniowców będzie miało pracę, również tych stoczniowców, którzy tak jak mówiłem wcześniej, wyjechali ze Świnoujścia, ze Szczecina na działania wojenne. Oni na pewno wrócą, mam nadzieję, że jak najszybciej. A jak nie, będziemy musieli po prostu zabezpieczyć te miejsca pracy.

Pan poseł Płażyński mówił o długofalowym myśleniu. Właśnie to jest to. Wiele z bardzo krytycznych głosów wychodziło z założenia, że wszyscy widzicie drzewa, a nie widzicie lasu. Kiedy chcemy coś zrobić kompleksowo, długofalowo, wracamy do nieszczęsnej stępki. Kiedy mówiliśmy wam, państwu posłom, gościom, że program Batory wchodzi na nowe tory, że będzie budowa w polskiej stoczni, wprawdzie nie w Szczecinie, ale w polskiej stoczni przez polskich robotników, wydawało się nam, że temat jest załatwiony. Wracamy teraz do jakichś dokumentów korporacyjnych i fake`owych informacji z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej o jakimś złomowaniu. To jest kolejne umniejszanie roli polskich promów, polskich stoczni. Gdybym był armatorem i oglądał to posiedzenie Komisji, naprawdę szerokim łukiem omijałbym Szczecin po wysłuchaniu posłów i środowiska zachodniego Pomorza. To jest jedyny znany mi przypadek na świecie, kiedy ludzie odpowiedzialni, wydawałoby się, za dobre imię stoczni, stoczniowców, za jak największe kontrakty, mieszają z błotem stoczniowców, mówią, że wszystko jest pocięte, nie da się, generalnie sytuacja jest, nie powiem gdzie, ponieważ nie wypada, ale tak jakby jakieś działania wojenne były prowadzone na terenie stoczni.

Wyniki finansowe państwu pokazaliśmy. Zrobimy wszystko, żeby okienko, o którym pan poseł Marchewka mówił... Nie było to tak wprost, ale wynikało z tego, że sprzedaliśmy grunt i dlatego mamy dobre wyniki. Właśnie sprzedaliśmy grunt, miejsce, ale nie sprzedaliśmy tego jakiejkolwiek konkurencji, tylko w ramach spółek Skarbu Państwa po to, żeby uwolnić kapitał, żeby zainwestować w stocznię. Inna stocznia, Stocznia Szczecińska „Wulkan" robi dla stoczni remontowej, dla „Gryfii" dok, na którym będą remonty. Czego tutaj jeszcze nie rozumieć? Prosta konstrukcja finansowa, proste przekładanie, wybudowanie, danie możliwości wykazania się Stoczni Szczecińskiej „Wulkan". Tak, to prawda, jej główne zadanie teraz to wynajem, obsługa, usługi, ale dajmy jej drugą nogę produkcyjną, tak jak to było kiedyś. Generalnie jak państwo wiecie, jestem optymistą. Wyniki, które państwu przekazaliśmy, proces inwestycyjny, w mojej ocenie, tak jak w przypadku promów, tak jak w przypadku infrastruktury dostępowej od strony lądu do portów, o której też rozmawialiśmy na posiedzeniu Komisji miesiąc temu, to wszystko mam nadzieję, zadziała w sposób równy, prosty, mocny tak, żeby polska... Również we wrześniu z Politechniką Morską w Szczecinie, z kadrami, które będzie kształcić dla stoczniowców, dla armatorów. Mam nadzieję, że to wszystko zadziała.

Panie przewodniczący, chciałbym, żeby jeszcze bardzo krótko zabrał głos pan dyrektor stoczni „Gryfii" i pan prezes stoczni „Wulkan". Były konkretne pytania o koszt lodołamaczy, koszt transakcji w Świnoujściu, koszt relokacji do Szczecina, projekt doku. Panowie uczulam też, że nie wszystkie te informacje muszą się znaleźć w waszej wypo-

wiedzi. Jak będą jakieś bardzo pilne, to na piśmie przekażemy zainteresowanym państwu posłom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę panów.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

Panie przewodniczący, panowie posłowie, szanowni państwo, przede wszystkim dziękuję za zaproszenie na posiedzenie Komisji, dlatego że to jest tak naprawdę jedyne forum, gdzie jesteśmy w stanie wyjaśnić pewne niejasności, sprostować kłamstwa, które pojawiają się na temat „Gryfii", wyjaśnić niedomówienia. Od razu potwierdzę to, co powiedział pan minister Witkowski, że nie o wszystkich tematach będę tutaj mówić. Dlaczego? Nie dlatego, że coś tutaj chowamy, tylko dlatego że oczekujecie państwo od nas – padało to wielokrotnie na naszych spotkaniach – żebyśmy byli konkurencyjni wobec podmiotów prywatnych. Już kiedyś powiedziałem na posiedzeniu Komisji, że jeżeli państwo pokażecie, gdzie jesteśmy w stanie zobaczyć treść kontraktów handlowych zawieranych przez np. Gdańską Stocznię „Remontowa", to wtedy my również udostępnimy takie dane. W wielu przypadkach pytania dotyczą rzeczy związanych z zawartością kontraktów. Na nie po prostu odpowiedź wprost nie jest możliwa. Pozwolę sobie usystematyzować, ponieważ cztery osoby zadawały pytania dotyczące „Gryfii". Pozwolę sobie usystematyzować odpowiedź w taki sposób, że zacznę od tego, co jest najkrótsze.

Pan przewodniczący Dubiński mówił o likwidacji Świnoujścia, podkreślając fakt, że armatorom nie będzie opłacało się wchodzić do Szczecina, więc w związku z powyższym stracimy część statków. W związku z tym, że równocześnie ukazały się informacje medialne, że żaden z armatorów ze Świnoujścia nie przyszedł do Szczecina, wiedząc, że nasze posiedzenie jest protokołowane, wszystkich chętnych ewentualnie zapraszam do sądu. Informuję, że właściwie wszyscy armatorzy, którzy chodzili do Świnoujścia, są w tej chwili w Szczecinie, wszyscy armatorzy, którzy remontowali statki, wszyscy znaczący armatorzy, którzy remontowali statki w Świnoujściu, remontują w tej chwili swoje statki w Szczecinie. To jest pierwsza odpowiedź na pytanie, czy stracimy owych armatorów. Nie, nie stracimy, mamy ich w tej chwili. Zresztą bardzo niedługo ukaże się pewna informacja medialna, ale nie chcę zapeszać, która potwierdzi ten fakt w zakresie jednego z najważniejszych armatorów.

Drugie pytanie pana przewodniczącego Dubińskiego dotyczyło tego, że w Świnoujściu była bardzo wysoko wykwalifikowana kadra oraz tego, że jej szkoda. Tak, szkoda tej kadry, dlatego zaproponowaliśmy wszystkim pracownikom możliwość pracy w Szczecinie. Możliwość tę na dzień dzisiejszy przyjęło około 10% pracowników. Około dwudziestu osób w różnej formie, czy to w postaci umowy o pracę, czy to w postaci umowy zlecenia, czy to w postaci własnej działalności gospodarczej, fakturując w tej chwili usługi wykonywane na rzecz stoczni, pracuje w Szczecinie. Jest to około 10% osób zatrudnianych w Świnoujściu. Zwracam też uwagę, że w momencie zamykania stoczni w Świnoujściu liczba pracowników bezpośrednio produkcyjnych, tych, których nam najwięcej brakuje, to było pięćdziesiąt sześć osób. Z dwustu osób było to pięćdziesiąt sześć osób. Cała reszta remontów była wykonywana przez kooperację, co nie jest niczym dziwnym.

Chciałbym się zwrócić do panów posłów z zachodniopomorskiego. Pamiętajcie, że jeżeli mówimy o „Gryfii", jeżeli mówi się o „Gryfii", to „Gryfia" w tej chwili wykonuje od 40 do 50% prac na statkach jako remont, pozostałe 50 do 60% prac wykonują firmy kooperujące. W związku z powyższym, jeżeli mówimy, że „Gryfia" robi źle, to znaczy, że nasi kooperanci robią źle, że wszystkie firmy prywatne, które są ze Szczecina, z okolicy, i nie tylko, ponieważ ściągnęliśmy firmy i z Trójmiasta, i z centrum Polski, dlatego że po prostu nie ma kim pracować, pracują źle. Ponad 50% prac wykonywanych na terenie stoczni, i nie mówię tutaj o serwisach armatorskich, a tylko i wyłącznie o tych usługach, które świadczy „Gryfia", to są firmy zewnętrzne. Zresztą o pracownikach, liczbie zatrudnionych i tym, co robimy w tym zakresie, jeszcze kilka słów powiem.

Kolejna część odpowiedzi to są odpowiedzi dla pana przewodniczącego Marchewki. Tak, panie przewodniczący, wynik finansowy „Gryfii" za 2021 roku, który jest najlepszym wynikiem w historii „Gryfii", przynajmniej kilkudziesięcioletniej, wynika w bar-

dzo dużej mierze ze zbycia Świnoujścia, ale zwracam uwagę, że wtedy, kiedy mówiono o najgorszym wyniku w historii „Gryfii", czyli wyniku za rok 2020, też podkreślałem, że jeżeli coś się sprzedaje, to ponosi się koszty. Część kosztów transakcji była ujęta w kosztach roku 2020, część kosztów transakcji została ujęta w kosztach roku 2021. Tak więc wynik na sprzedaży Świnoujścia, który według informacji, które są kierowane w tej chwili przez biegłych rewidentów na radę nadzorczą, będzie trochę lepszy od tego, który państwo macie w materiałach, dlatego że tutaj pokazujemy niecałe 24 miliony złotych, a rzeczywisty wynik za rok 2021 to będzie około 24,5 miliona złotych zysku netto, w dużej mierze wynika z transakcji zbycia Świnoujście.

Natomiast pomimo tego, że nie chcę, muszę sięgnąć do historii, ponieważ natychmiast jest wyjmowany argument, że sprzedaliśmy srebra rodowe i tak naprawdę stocznia funkcjonuje z zyskiem tylko i wyłącznie, dlatego że sprzedała Świnoujście.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nie wiem, czy państwo posiadają tę informację, jeżeli nie, to w tej chwili się nią dzielę. W roku 2012 stocznia szczecińska „Gryfia", wtedy samodzielna bez stoczni w Świnoujściu, przyniosła stratę w wysokości 17 mln zł, podczas gdy w tymże roku sprzedano wyspę, na której znajduje się stocznia za kwotę prawie 30 milionów złotych. A więc mimo tego, że w 2012 roku sprzedano coś za 30 milionów złotych, to stocznia i tak przyniosła 17 mln straty. W roku 2013 połączony wynik stoczni to jest strata 13,6 miliona złotych. W tym samym roku sprzedano Bilfingerowi drugą część wyspy za kwotę 31 milionów złotych. A więc mimo tego, że sprzedano coś za 31 mln zł, to „Gryfia" przyniosła prawie 14 mln zł straty. I wreszcie w roku 2014 jest połączony organizm, dwie stocznie i łączna strata 9,5 mln zł, a sprzedano 20 hektarów w Świnoujściu. Dwadzieścia hektarów sprzedano za 12 mln zł. Były 4 mln zł ze sprzedaży nieruchomości do Szczecina. A więc pomimo 17 mln zł przychodów ze sprzedaży i tak była strata 9 mln zł. Jest to rok 2014. A więc nie mówmy o tym, nie umniejszajmy pracy, która się dzieje w Szczecinie, mówiąc o tym, że zysk wynika wyłącznie ze sprzedaży, dlatego że pokazałem państwu trzy lata pod rząd, gdzie łącznie uzyskano ze sprzedaży prawie 78 mln zł, a łączny wynik to jest strata ponad 40 mln zł.

Dlaczego tak się dzieje? Dlatego że podstawowym elementem naszej działalności jest nasz core bussines, czyli remonty statków. Jeżeli chodzi o remonty statków, spadek mocy produkcyjnej, sprzedaż Świnoujścia oraz o to, czy stocznia jest coraz bardziej, czy mniej efektywna, znowu pozwolę sobie posłużyć się liczbami. W roku 2021 uzyskaliśmy przychody ze sprzedaży tylko i wyłącznie z tytułu remontów statków. Odkładając wszystko inne, odkładając ORP Lublin, odkładając lodołamacze, odkładając na bok przychody ze zbycia majątku, itd., itd., uzyskaliśmy kwotę 105 mln zł. Jest to jeden zakład, gdzie od maja 2021 roku funkcjonuje dok nr 7 ściągnięty ze Świnoujścia. A jak to wyglądało w 2020 roku, wtedy, kiedy jeszcze do listopada funkcjonował zakład w Świnoujściu? Przychody ze sprzedaży remontów statków wynosiły 119 mln, 14 mln zł więcej. W rok 2019 było 101 mln zł. Dwa zakłady Szczecin i Świnoujście robią mniejszą sprzedaż na remontach statków niż jeden zakład w Szczecinie w 2021 roku. W 2018 roku było to 106 mln zł. To również były dwa zakłady i sprzedaż porównywalna z zeszłorocznym Szczecinem. Popatrzmy w tym momencie na lata wcześniejsze. Bardzo często padały argumenty, że przez to, że nie generujemy wysokich przychodów ze sprzedaży, „Gryfia" generuje straty.

Weźmy rekordowy rok 2015 rok, który się nam wypomina, mówi się, że „Gryfia" powinna równać do roku 2015. W roku 2015 rzeczywiście przychody z remontów statków wynoszą 163 mln zł, a w roku 2021 tylko 105 mln zł. Mamy prawie o 60 mln zł wyższe przychody ze sprzedaży na remontach, tylko że, panie przewodniczący, szanowni państwo, liczą się nie tylko przychody, ale także marża. Chciałbym państwu powiedzieć, że marża na remontach w roku 2021 była wartościowo dwukrotnie wyższa niż ta w roku 2015. Przy przychodach 105 mln zł, a nie 160 mln zł na statkach zarobiliśmy ponad 34 mln zł wobec 17 mln zł w roku 2015. A więc ograniczenie mocy produkcyjnej Świnoujścia, ograniczenie mocy produkcyjnej z tytułu zbycia Świnoujścia rok do roku to jest 14 mln zł na remontach statków. Wiem, że zwolnienie pracowników, dlatego że tak naprawdę 80%, ponad 80% pracowników wyszło poza sektor stoczniowy, przepraszam poza

Morską Stocznię Remontową „Gryfia”, znalazło pracę częściowo w sektorze stoczniowym, częściowo poza sektorem stoczniowym, jest to duży ubytek. I bardzo tego żałujemy.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Skąd się bierze ta różnica? Przychody całościowo wyniosły 165 mln zł, a przychody ze sprzedaży 130 mln zł.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. Artur Trzeciakowski:

Już mówię. W przychodach ze sprzedaży znajdują się... Segmentując przychody ze sprzedaży mamy przychody z naszego core bussinesu, czyli remonty, a więc to, co nas najbardziej interesuje, to, na czym powinniśmy zarabiać. Do tego dochodzi produkcja specjalna, o ile jest. Jest to odrębny segment. Odrębny segment to są kontrakty długoterminowe, czyli lodołamacze. Jest jeszcze pozostała działalność, ale pozostała działalność waha się na poziomie miliona złotych, więc tak naprawdę jest ona pomijalna. Jeżeli mamy sprzedaż na rzecz Ministerstwa Obrony Narodowej czy mamy sprzedaż na rzecz regionalnego zarządu gospodarki wodnej to wartościowo przychody idą do góry, natomiast ja porównuję nasz podstawowy segment.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Czy w takim razie 130 mln zł z ubiegłego roku, czyli kwota niższa o 40 mln zł niż w roku poprzednim, wynika z tego, że stocznia skupia się przede wszystkim na działalności związanej z remontami?

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. Artur Trzeciakowski:

Tak. Kończyła też kontrakty. Mniejszy przychód z produkcji specjalnej, mniejszy przychód z lodołamaczy. Natomiast w zakresie remontów statków, są to dane, które są do sprawdzenia. Zdaję sobie sprawę, gdzie jestem, to co mówię, można to zweryfikować.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Czy w takim razie jeszcze mógłby pan uzupełnić o to, jak wyglądały, jak kształtowały się koszty działalności operacyjnej, core`owej?

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. Artur Trzeciakowski:

Już mówię. Koszty działalności operacyjnej za rok 2021 oscylują na poziomie 146 mln zł. A więc strata, tzw. strata na sprzedaży za rok 2021 będzie wynosiła około 16 mln zł. Trzy podstawowe elementy straty, które państwo przeczytacie w naszym sprawozdaniu finansowym, które zostanie opublikowane, to jest ORP Lublin, lodołamacze i Świnoujście. Są to trzy elementy generujące stratę. Mówiąc o Świnoujściu, nie mówię o funkcjonującej stoczni. Tutaj za chwilę dojdę z odpowiedzią dla pana posła Wieczorka dotyczącą kosztów likwidacji. Koszty likwidacji Świnoujścia, pełne koszty likwidacji Świnoujścia to jest około 17 mln zł. To są rzeczywiste koszty likwidacji Świnoujścia. Szanowni państwo, oświadczam tutaj, że koszty te zostały pokryte prawie w 100% przez przychody ze zbycia majątku ruchomego. Kwota 58 101 tys. zł, która nie jest tajemnicą, dlatego że przetarg był publiczny, którą „Gryfia” otrzymała za zbycie nieruchomości, nie została dotknięta, nie jest zmniejszona kosztami likwidacji. Te 17 mln, prawie 17 mln zł kosztów zostało pokrytych przychodami ze sprzedaży.

Tutaj może trochę wyjdę do przodu, gdyż chciałem zostawić to sobie na później. Padło tutaj dzisiaj stwierdzenie, że dok popłynął do Gdańska. Tak, popłynął do Gdańska, natomiast zanim popłynął do Gdańska, to od 17 czerwca 2021 roku siedmiokrotnie był wystawiony do sprzedaży. Został sprzedany 28 lutego 2022 roku. Od czerwca ubiegłego roku na stronach internetowych stoczni, jak również w serwisach brokerskich można było znaleźć informację, że dok jest do zbycia. Każdy mógł się zgłosić do postępowania. Ponieważ padło to na takim forum, od razu też wyjaśniam rzecz, która zapewne dzisiaj nie będzie miała swojego epilogu na tej sali. Dopóki były to wpisy, to mogłem to lekceważyć. Ileś razy słyszeliście państwo, że majątek Świnoujścia został zdewastowany, że ktoś mógł kupić, a myśmy tego nie kupili, pocięliśmy na złom.

Jako bardzo spektakularny przykład podaje się żurawie stoczniowe w momencie, kiedy one się wywracają. Panie przewodniczący – to przede wszystkim w pana obszarze – żurawie portowe ze Świnoujścia wystawione zostały w otwartym przetargu trzykrot-

nie. Pierwszy raz 12 października 2021 roku. Żaden z przetargów nie przyniósł efektu, nie zgłosił się ani jeden kupujący. Osobiście rozmawiałem z Euro Terminalem, który złożył ofertę nabycia tego terenu. Euro Terminal nie był zainteresowany żurawiami. Osobiście rozmawiałem z zarządem portów Szczecin i Świnoujście. Zarząd portów Szczecin i Świnoujście nie był zainteresowany żurawiami. Dlaczego? Dlatego że to były przede wszystkim żurawie o nośności pięciu ton i jeden o nośności dwudziestu ton. Były za małe, po prostu za małe. W związku z powyższym z 3200 środków trwałych, które znajdowały się w Świnoujściu, 2400 zostało przeniesionych do Szczecina. Odpowiadając panu posłowi Wieczorkowskiemu, który ma zdjęcia, w jaki sposób są przechowywane, panie pośle, zgadzam się z panem, że sposób przechowywania mógłby być dużo, dużo lepszy, tylko proszę wziąć pod uwagę, że „Gryfia" to jest dzisiaj w Szczecinie pięć hektarów. Po prostu nie mam gdzie tego odpowiednio przechowywać. Pozostałe piętnaście hektarów zostało sprzedane i jest własnością funduszu MARS. W związku z powyższym, jeżeli chodzi o sposób przechowywania, staramy się zabezpieczyć, żeby wszystko mogło być odpowiednio wykorzystane, ale wynika to z tego, jakim obszarem dysponujemy.

Spadek zatrudnienia i zatrudnienie. Szanowni państwo, o Świnoujściu powiedziałem, natomiast nie wiem, czy zdajecie państwo sobie sprawę, a myślę, że pozostałe stocznie, które dzisiaj uczestniczą w naszym spotkaniu, potwierdzą to, co powiedziałem, że np. w roku 2021 z Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" odeszło, oprócz osób związanych ze Świnoujściem, prawie 70 pracowników. Są to osoby, które albo zmieniły pracę, albo w 80% przeszły na emeryturę. W tym czasie przyjęliśmy prawie 60 osób do pracy. Spada nam liczba zatrudnionych. Jest to nasz podstawowy problem. Musimy uzupełniać zatrudnienie. Chciałbym powiedzieć, że w ubiegłym roku doszło po raz pierwszy w historii „Gryfii" do sytuacji, że w tej chwili mamy obcokrajowców jako pracowników „Gryfii". Dzisiaj mamy Ukraińców, dlatego że to są wszystko obywatele Ukrainy. To są pracownicy „Gryfii", to nie są osoby z firm leasingowych, to nie są osoby świadczące usługi, to są osoby na umowach o pracę, które razem z rodzinami mieszkają w Szczecinie i pracują w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia".

Kolejne pana pytanie, na które odpowiem tylko częściowo, dotyczyło porozumienia, winy, rozwiązania, itd., itd. Panie pośle, nieprawdą jest, że kontrakt jest zerwany, jeżeli chodzi o prom. To jest po prostu nieprawda.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Nie jest realizowany.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

To, że jest nierealizowany, to jest zupełnie inna rzecz. Toczą się w tej chwili rozmowy. Są to normalne rozmowy handlowe.

W imieniu swoim i w imieniu zarządu „Gryfii" mogę powiedzieć, że „Gryfia" nie ma takich obaw, jakie pan wyraził, jeżeli chodzi o zamknięcie projektu. A co do zamknięcia projektu bez efektu, jak pan wie, ja drugi raz pracuję w Szczecinie. Myślę, że zarówno pan z rodziną, tak jak i ja z rodziną wybieraliśmy się kiedyś do tropikalnej wyspy pod Berlinem. Tropikalna wyspa to jest zaniechana inwestycja w postaci fabryki sterowców. Nie każdy biznes wychodzi. W związku z powyższym to nie jest tak, że jeżeli coś nie zamknęło się takim efektem, jak się zakładało, to jest to jedyna rzecz na świecie, która się zdarza. Mamy fabrykę sterowców w niedalekiej odległości od siebie, gdzie w tej chwili jest największe kąpielisko w Europie.

Pan poseł Wieczorek zadał pytania bardziej szczegółowe, więc chciałbym jeszcze na nie odpowiedzieć. Inaczej dostanę, panie ministrze, te pytania na piśmie i będę musiał pisać.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Niech prezes też coś napisze, a nie tylko pan będzie mówił.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

Jeżeli chodzi o kontrakt na dok, to jest ten aspekt, o którym powiedziałem, że niestety, nie będziemy tutaj wnikać w szczegóły. To jest jedyna przyczyna. Tam nie ma nic do ukrycia.

Znowu trochę wyjdę do przodu, gdyż chciałem to powiedzieć później. Siedzi obok mnie dyrektor Wróblewski, szef Polskiej Żeglugi Morskiej. Szanowni państwo, nieprawdą, kłamstwem jest stwierdzenie, że kontrakt na budowę statku, doku można zawrzeć dopiero, kiedy ma się kompletny projekt techniczny. To jest bzdura. Żaden armator nie idzie najpierw do biura projektowego i nie kupuje projektu, a dopiero potem z tym projektem idzie do stoczni. Często idzie do stoczni i mówi: „stocznia, zaprojektuj mi".

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ale mówimy o doku.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

Wiem, ale padły zarzuty, że kontrakt, który podpisaliśmy, jest fikcją. Dlatego że nie mamy projektu technicznego doku, nie można było podpisać kontraktu. To jest bzdura.

Jako były prezes Stoczni Szczecińskiej oświadczam, że Holendrzy zamawiali statki na zasadzie „zaprojektuj, wybuduj". Podpisywaliśmy kontrakty nie czekając aż biuro projektowe dopracuje projekt techniczny. Taka jest praktyka stoczniowa. Natomiast jeżeli chodzi o projekt, dlatego że pan zapytał, co tak naprawdę ktoś tam zaprojektował i coś tam, coś tam, to chciałbym pana poinformować, panie pośle, że to, o czym była mowa, o czym jest mowa w materiale, to jest zakończenie prac projektowych inwestycji, co umożliwiło złożenie wniosku o uzyskanie pozwolenia na budowę. Spodziewam się, że jeszcze w tym miesiącu, najpóźniej w przyszłym miesiącu uzyskamy pozwolenie na budowę inwestycji. Projekt był potrzebny po to, żeby uzyskać pozwolenie na budowę. To, co jest w materiałach dotyczących „Gryfii", to jest projekt na modernizację infrastruktury. Projekt jest zakończony. Wniosek o pozwolenie na budowę jest złożony. Sądzę, że albo w marcu, albo tuż na początku kwietnia uzyskamy pozwolenie na realizację inwestycji.

Jeżeli chodzi o tę właśnie inwestycję, to niestety, to, co dzieje się za naszą wschodnią granicą, bardzo mocno bije. Myślę, że wszyscy to odczujemy. Do przetargu na budowę, modernizację zgłosiło się siedem firm, wszystkie największe firmy zajmujące się pracami hydrotechnicznymi. W związku z tym wszystkie firmy zaczęły do nas składać wnioski o przedłużenie terminu składania ofert, uzasadniając to brakiem stali. Co więcej, ponieważ wszystkie występowały do Mittala, który jest właściwie monopolistą w zakresie dostaw pewnego asortymentu stali, dostaliśmy oficjalne pismo z Mittala informujące, że wstrzymał ofertowanie stali. A więc termin realizacji projektu może się przesunąć po prostu ze względu na brak stali.

Natomiast kolejnym kłamstwem, które państwo tutaj dzisiaj usłyszeli jako stwierdzenie autorytatywne, że tak jest na pewno, to jest to, że inwestycja będzie trwała trzy lata. To jest bzdura. Tak jak powiedziałem, siedem największych firm zgłosiło się do przetargu. Żadna z tych firm nie zgłosiła konieczności przesunięcia podanego przez nas terminu, który wynosi maksimum piętnaście miesięcy. Żadna z siedmiu firm nie złożyła takiego wniosku, a w postępowaniu przetargowym zadano trzysta pytań, na które udzieliliśmy odpowiedzi.

Kolejna rzecz, o którą pytał pan poseł Wieczorek, to jest obłożenie doków. Proszę państwa, w naszym sprawozdaniu finansowym za 2021 rok zobaczycie, że średnie obłożenie doków będzie wskazane na poziomie 69%. A więc uprzedzając dyskusję na kolejnych posiedzeniach Komisji, chciałbym państwu powiedzieć, w jaki sposób jest to liczone. Już to raz wyjaśniałem, ale pozwolę sobie przypomnieć. W zakresie obłożenia doków zarówno pokazuje się obłożenie doków, które są wyłączone z eksploatacji, a takim dokiem jest dok nr 1, takim dokiem są dokopontony wyłączone z eksploatacji w „Gryfii", jak i liczy się obłożenie doków w cyklu 365 dni w roku. Jeżeli przyjmiemy założenie, że każda operacja dokowania technicznie wyłącza dok, gdyż nie da się w ciągu jednego dnia zrobić dwóch operacji dokowania, jeżeli przyjmiemy założenie, że około dwudziestu dni w roku, dlatego że tyle jest średnio dokowań, jest wyłączonych z powodu operacji dokowania, jeżeli przyjmiemy założenie, że remont klasowy powinien trwać około dwudziestu dni i robi się go raz na pięć lat, czyli dodamy cztery dni w każdym roku, to obłożenie doków w „Gryfii" w roku 2021 wynosiło tyle: doku nr 5 – 97%, doku nr 3 – 93%, dok nr 7 – 83%. Takie było obłożenie doków.

Kolejna rzecz, o której mówił pan poseł Wieczorek, to były koszty odpraw. W sumie koszty wynagrodzeń łącznie ze zwolnionymi pracownikami ze Świnoujścia oraz tymi, którzy przez rok po zamknięciu stoczni pracowali tam na miejscu, wyniosły ponad 6 mln zł. Co więcej, mieszczą się one w kwocie 17 mln zł, o których powiedziałem.

Następny element. Wspomniał pan o ST3, że to jest majątek warty 500 mln zł. Panie pośle, jesteśmy z tym na bieżąco, interesujemy się tym, co się dzieje obok nas. Jesteśmy po czterech przetargach. Ostatnia cena to jest 164 mln zł. Według informacji nieoficjalnych, pani syndyk prowadzi bardzo mocno zaawansowane rozmowy dotyczące zbycia tego terenu. Natomiast ponieważ dzisiaj padło również sformułowanie, że przecież jak pani syndyk sprzeda, to „Gryfię" zwiną, przypominam, panu ministrowi oczywiście nie muszę, dlatego że to jest w jego kompetencjach, ale przypominam wszystkim państwu, że jest to obszar zarządu portów Szczecin i Świnoujście. Zgodę na zbycie, obojętnie, czy przez syndyka, czy przez osobę prywatną, musi wyrazić Minister Infrastruktury. Nie wyobrażam sobie decyzji Ministra Infrastruktury o wyrażeniu zgody na zbycie dla podmiotu X, likwidującej przy okazji „Gryfię".

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Mówię, żeby to kupić. Co za problem, panie ministrze?

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. Artur Trzeciakowski:

Zostało mi tak naprawdę sprostowanie czystych kłamstw. O niektórych, typu budowa przez trzy lata, już mówiłem. Ale ponieważ usłyszeliście państwo tutaj dzisiaj bardzo kategoryczne stwierdzenia deprecjonujące stocznię, to tylko wyjaśniam, szczególnie posłom z zachodniopomorskiego. Stwierdzono, że jeżeli chodzi np. o statek hybrydowy, to „Gryfia" nie miała z nim nic wspólnego, sam się zrobił, to firmy go zrobiły. Po to, żeby to powiedzieć, to trzeba wiedzieć, o którym statku mówimy. Ktoś to opisał, tylko że opisał nie ten statek. Ja mówię o statku norweskim, nie robionym przy nabrzeżu Stoczni Szczecińskiej, tylko robionym na terenie „Gryfii", gdzie przesunęliśmy maszynownię. Fakt jest faktem, że pani premier Norwegii nie wymieniła „Gryfia", za co przepraszał nas armator. Pokazywała to jako fragment dobrej roboty.

Kolejną bulwersującą rzeczą, która tutaj dzisiaj padła i którą warto by było sprostować, jest taki oto element, że przecież wyście tam wprowadzili premie. Wszyscy z państwa, którzy zarządzali firmami, wiedzą, że zarządzanie firmą, w której nie ma premii, jest absurdem. Jeżeli pracownik nie ma żadnego elementu motywacyjnego, otrzymuje tylko wynagrodzenie zasadnicze bez premii, to jest to po prostu absurd. Tak więc system premiowy został wprowadzony. No tak, ale premie pochodzą z podatków i z budżetu państwa. Proszę państwa, oświadczam, że w roku 2021 „Gryfia" nie wzięła ani złotówki pożyczki z Funduszu Rozwoju Spółek. To znaczy, że premie wypłacane w roku 2021 zmaterializowały się jakimś cudem, co więcej „Gryfia" w roku 2021 zmniejszyła zadłużenie wobec właściciela o 14 mln zł i nie poszło to z pieniędzy ze Świnoujścia. Też jakiś cud.

Właściwie jeszcze tylko jedno. Cena dwukrotnie zawyżona, nielegalna pomoc publiczna. Zastanawiam się, kiedy odezwie się nasz oferent, który nie był szczęśliwy z tego powodu, że zarząd portów Szczecin i Świnoujście skorzystał z prawa pierwokupu, który wiem, ile włożył pieniędzy w tę transakcję, ile kosztowały go ekipy geologiczne, nurkowie, prawnicy, itd., itd., przygotowanie, żeby mógł złożyć ofertę, i wyciągnie konsekwencje. Nie wiem, czy on się odezwie, natomiast korzystając z formy naszej komunikacji, korzystając z tego, że jest to zapisywane i nagrywane, ponieważ padło tutaj dzisiaj ze strony pana pełnomocnika marszałka sformułowanie o odpowiedzialności za słowa, w związku z powyższym informuję pana pełnomocnika, że będąc odpowiedzialnym za swoje słowa, w związku z pana wypowiedzią dotyczącą zarzutów wobec mojej osoby i brakiem poinformowania wszystkich obecnych, że zarzuty z 2019 roku zostały prawomocnie umorzone, o czym publicznie informowałem, a pan nie raczył przekazać tej informacji członkom Komisji, pan i pan marszałek, dlatego że pan go reprezentuje, może spodziewać się pozwu osobistego z mojej strony. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję za miły akcent na koniec. Rozumiem, że jeszcze stocznia „Wulkan". Nie, nie ograniczaliśmy od początku. Proszę bardzo.

Prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" sp. z o.o. Marek Opowicz:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, członkowie wysokiej Komisji, panie ministrze, szanowni państwo, Marek Opowicz. Prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej „Wulkan".

Bardzo krótko postaram się poinformować i odpowiedzieć na kilka pytań, które tutaj padły, szczególnie ze strony pana posła Wieczorka. Pierwsza rzecz to wprowadzenie. Przez wszystkie lata początkowe od ponownego rozpoczęcia działalności na gruzach zlikwidowanej Stoczni Szczecińskiej Nowa, poprzez ówczesny Szczeciński Park Przemysłowy, firma prowadziła działalność w postaci parku przemysłowego, wynajmów na prawie czterdziestu sześciu hektarach i związanych z tym usług. Wynik finansowy w tym czasie częściowo był poprawiany aż do 2017 roku wyłącznie przez przeszacowanie wartości aktywów, ponieważ podówczas były to aktywna zaksięgowane jako aktywa inwestycyjne. W 2018 roku pierwszy raz – tutaj panowie, przepraszam, państwo dostaliście informację na piśmie – pojawił się wynik wyłącznie wypracowany na działalności firmy. W 2019 roku wynik ten został poprawiony dwukrotnie, dlatego że została włączona działalność produkcyjna. W przychodach było to około pięćdziesiąt na pięćdziesiąt z tytułu działalności parku oraz produkcji, mówiąc wprost, podwykonawstwa.

Właściciel w postaci Funduszu Rozwoju Spółek wyznaczył kierunek dla zarządu stoczni, który idzie w stronę odbudowy działalności stoczniowej. Od końca 2018 roku, a jestem tutaj kontynuatorem działalności poprzedniego zarządu pod tym samym nadzorem, staramy się odbudowywać tę działalność, co nie jest proste ze względu na to, że wcześniej nie było ciągłości w działalności przedsiębiorstwa. Wszyscy na rynku traktują nas jako Szczeciński Park Przemysłowy. Na naszym terenie działa kilkadziesiąt firm prywatnych, z czego kilkanaście w miarę dużych, pozostałe to są drobne firmy. Wszystkie z nich, z największym szacunkiem dla nich, robią taką robotę, jaką na swoim poziomie ekonomicznym mogą zrobić.

Natomiast w Stoczni Szczecińskiej, obecnie nazywanej Stocznią Szczecińską „Wulkan" dzisiaj została wykonana dosyć dogłębna praca analityczna, która wykazała, że kontynuacja działalności firmy w czystej formule parku przemysłowego prowadzi generalnie do dekapitalizacji majątku, ponieważ jest to majątek sprzed kilkunastu bądź kilkudziesięciu lat, w znacznej części zużyty. Trzeba poświęcać naprawdę znaczne środki na jego remonty bieżące, co generalnie się udaje, dopóki nie występują sytuacje, które zdarzają się cyklicznie czy incydentalnie, ale co pewien czas jednak mamy z nimi do czynienia, takie jak jakieś większe awarie typu np. złamanie suwnicy. Wtedy jednorazowo są to gigantyczne koszty, na które park przemysłowy jako taki po prostu nie wypracowuje środków. Dlatego też jedynym rozwiązaniem dla firmy jest odbudowa działalności czysto produkcyjnej.

Wyniki z 2019 roku pokazały wprost, jak dynamicznie odbudowa potrafi pozytywnie wpłynąć na wyniki firmy. Roku 2020 nie będę przypominał. Był to covidowy rok. Rok 2021 to jest jakby trochę kontynuacja roku covidowego. Następuje odbudowa działalności, odbudowa przychodów z tytułu zarówno najmów, jak i usług stowarzyszonych, aczkolwiek nierówno, nie w takim samym tempie. W 2020 roku w stosunku do 2019 roku przychody z tytułu najmu były de facto na tym samym poziomie, a w roku 2021 wzrosły w stosunku do 2020 roku o ponad 14%. W tym samym czasie przychody, które tak naprawdę przynoszą marże dla firmy, czyli usługi dźwigowe i usługi transportowe, w roku 2020 w stosunku do roku 2019 spadły o dwadzieścia kilka do trzydziestu kilku procent, natomiast w 2021roku stosunku do roku 2020 przychody z tytułu usług spadły o dalsze 10%, ale usługi transportowe wzrosły o ponad 7%. Efekt jest taki, że z tytułu samego działania parku przemysłowego w 2020 roku było prawie 10% straty, oczywiście w nominale, w stosunku do roku 2019. Rok 2021 w stosunku do roku 2019 to było plus 8%, uśredniając całość.

Stocznia odbudowując długoterminowo – takie słowo tutaj padało, przez cały czas była wyrażana myśl, że plan na odbudowanie działalności stoczniowej to jest plan na lata – działalność przemysłową musi odbudowywać, swoją operacyjność, czyli zespoły, kadry. Dostaliście państwo informacje o zatrudnieniu, które na bazie parku przemysłowego oscylowało w okolicach 120 osób. Na koniec 2021 roku poziomu było to 148 osób, na koniec marca jest to 177 osób. Na koniec marca pracownicy zaszeregowani jako pra-

cownicy produkcyjni stanowią 66% załogi, kierownicy 10%, pracownicy zaszeregowania jako techniczni 15%, pracownicy administracyjni 16%.

Firmie, która przez kilka lat nie prowadziła działalności stoczniowej, trudno jest odbudować faktyczną, realną działalność na rynku. Po prostu odbudujemy wiarygodność. Jest to kłopot zarówno po stronie dostawców, jak i po stronie armatorów, dlatego że wszyscy mówią: „pokażcie najpierw, co zrobiliście". Dlatego dok jest traktowany jako koło zamachowe. Na jego bazie odbudowujemy operacyjność. To się faktycznie dzieje. Fakt, że jest to przeciągane, nie leży po stronie stoczni w szeroko rozumianym sensie, tylko mamy... Dok jest de facto prototypem, w związku z czym wszystkie zaangażowane strony, łącznie z interesariuszami, powiedziałbym, prywatnymi, bardzo doświadczonymi na rynku, międzynarodowymi, uczą się tego po prostu.

Jeszcze jedna informacja dla pana posła Wieczorka. Jeżeli chodzi o zatrudnienie, które tutaj przywołałem, osobiście nie mam żadnej informacji na temat tego, jakobym zatrudniał jakichkolwiek działaczy. Nie ma działaczy zatrudnianych w stoczni, panie pośle.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Poproszę na piśmie, dlatego że to się przyda.

Prezes zarządu Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

Proszę wskazać nazwiska działaczy. Wtedy będzie łatwiej.

Prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" sp. z o.o. Marek Opowicz:

Nie ma osób zatrudnianych w stoczni jako działacze ani osoby stowarzyszone w jakikolwiek sposób z działaczami. Osobiście mam doświadczenie w restrukturyzacji od ponad dwudziestu lat. Zależy mi tylko i wyłącznie na dobrej pracy. Pod takim kątem zatrudniani są wszyscy ludzie, którzy są w stoczni, co jest bardzo trudne, dlatego że ludzi nie ma wielu. Panie ministrze, coś jeszcze?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Nie, bardzo dobrze.

Prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" sp. z o.o. Marek Opowicz:

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Dziękuję bardzo również pana ministrowi Witkowskiemu za cierpliwość oraz za wytrwanie z nami do końca. Zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. A zatem zamykam posiedzenie. Dziękuję bardzo.